

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

MARIA CECÍLIA ABBUD

ANÁLISE TÉCNICA E JURÍDICA DO PROCEDIMENTO DE LICENCIAMENTO  
AMBIENTAL DE EMPREENDIMENTOS PORTUÁRIOS NO LITORAL DO ESTADO  
DO PARANÁ: ESTUDO DE CASO DO LICENCIAMENTO DO TERMINAL DE  
CONTÊINERES DE PONTAL DO PARANÁ

CURITIBA

2016

MARIA CECÍLIA ABBUD

ANÁLISE TÉCNICA E JURÍDICA DO PROCEDIMENTO DE LICENCIAMENTO  
AMBIENTAL DE EMPREENDIMENTOS PORTUÁRIOS NO LITORAL DO  
ESTADO DO PARANÁ: ESTUDO DE CASO DO LICENCIAMENTO DO  
TERMINAL DE CONTÊINERES DE PONTAL DO PARANÁ

Trabalho apresentado como requisito parcial a obtenção do grau de especialista no curso de pós-graduação em Direito Ambiental, Departamento de Economia Rural e Extensão. Setor de Ciências Agrárias da Universidade Federal do Paraná.

Orientadora : Dailey Fischer  
Coorientadora: Heloisa Lacerda

CURITIBA

2016

*Dedico esse estudo aos membros do  
Observatório de Conservação Costeira do  
Paraná.*

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a minha família e ao meu companheiro Felipe por estarem sempre ao meu lado e por me apoiarem nas minhas decisões.

A todos os meus amigos queridos, que tornam minha vida mais leve e feliz e que torcem por mim.

Agradeço a minha orientadora Dailey Fischer pela dedicação e entusiasmo em me orientar, por compreender as dificuldades que tive para escrever esse trabalho de conclusão de curso e pela parceria nos diversos desafios de nossa profissão.

A minha coorientadora Heloísa Lacerda, pela amizade e motivação, pelas conversas sempre agradáveis, uma mistura de direito e biologia, que resultou no meu interesse pelo Direito Ambiental.

A minha amiga Elenise Sipinski pela confiança, por ter me apresentado ao universo da conservação da natureza e me promovido incríveis oportunidades de exercer minha profissão.

A todos do Observatório de Conservação Costeira do Paraná pela honra e oportunidade em trabalhar com grandes nomes da conservação e pela demonstração de que juntos podemos mais na busca pela manutenção desse bem essencial a vida.

A todos da SPVS pela amizade, pela troca de conhecimento e pelo crescimento pessoal e profissional resultante dessa convivência.

E aos professores do curso de pós-graduação em Direito Ambiental, a tutoria e a banca examinadora desse trabalho de conclusão de curso.

## RESUMO

A iniciativa de implantação do Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná - TCPP, um terminal de uso privado previsto para a região de Ponta do Poço em Pontal do Paraná, resultou dos incentivos do Governo Federal e Estadual à iniciativa privada para a construção de novos portos. Se tratando de um empreendimento potencialmente poluidor e que causará degradação ambiental, existe a necessidade de elaboração de um estudo de impacto ambiental - EIA e do licenciamento dividido em três fases: a Licença Prévia (LP), a Licença de Instalação (LI) e Licença de Operação (LO), conforme a Constituição Federal de 1988 e a Política Nacional do Meio Ambiente - PNMA, Lei nº 6.938/81. Partindo da hipótese de que houve, em certa medida, interferência política no licenciamento do TCPP, o objetivo desse trabalho foi avaliar o histórico e as etapas do referido processo, buscando identificar possíveis contradições legais e/ou técnicas nas fases de licenciamento. Para tanto, foi realizada uma análise do procedimento de licenciamento ambiental do TCPP, Processo nº 02001.007335/2005-97, em andamento no Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, na qual foram levantados o contexto portuário, o histórico e eventos relacionados, os princípios ambientais, arcabouço legal e normativas referentes ao processo de licenciamento ambiental e as exigências do órgão ambiental. A partir disso foi elaborado um protocolo de pesquisa que serviu de base para o estudo do caso. Nesse estudo, foram encontradas inconsistências técnicas e jurídicas no Termo de Referência, em alguns aspectos do EIA e nas fases de complementação e atendimento das condicionantes da LP e LI. Diante disso, conclui-se que houve certa inobservância ou flexibilização dos protocolos dentro o procedimento de licenciamento ambiental por parte do órgão licenciador e externamente através de iniciativas políticas que buscam modificar as situações que travam o progresso do empreendimento, principalmente após a emissão da LI, para a obtenção da LO.

Palavras chaves: legislação ambiental, licenciamento, IBAMA

## **ABSTRACT**

The Pontal do Paraná Container Terminal (TCPP) is a private terminal built in the Ponta do Poço region, municipality of Pontal do Paraná. The enterprise resulted from Federal and State Government incentives to private initiative for the construction of new ports. If it is a potentially polluting enterprise that will cause environmental degradation, there is a need to prepare an environmental impact study (EIA), in addition to a licensing process divided into three phases: the Preliminary License (LP), the Installation License (LI) and the Operation License (LO), according to the Federal Constitution of 1988 and the National Environmental Policy - PNMA, Law 6.938/81. Assuming that there was, to some extent, political interference in the licensing of TCPP, the aim of this study was to evaluate the history and stages of that process in order to identify possible legal and/or technical contradictions in the licensing process. Therefore, we performed an analysis of the environmental licensing process of TCPP, Case No. 02001.007335/2005-97, in progress in the Brazilian Institute of Environment and Renewable Natural Resources – IBAMA. Within the case, we assessed the port context, history and related events, environmental principles, legal framework and regulations regarding the environmental licensing process and the constraints of the environmental body. From here onwards, a research protocol was developed that served as the basis for the study of the case. In this study, technical and legal inconsistencies were found in the Term of Reference, in some aspects of the EIA and in the phases of complementation and attendance of the constraints of LP and LI. Thus, it was concluded that there was a certain lack of compliance or flexibility of the protocols within the environmental licensing procedure by the licensing body and externally through political initiatives that seek to modify the situations that hinder the enterprise progress to obtain the LO.

Keywords: environmental legislation, licensing process, IBAMA

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 01 - ACESSO AO TCPP POR TERRA, REGIÃO DA PONTA DO POÇO, PONTAL DO PARANÁ.....	28
FIGURA 02 - ESQUEMA DE ETAPAS, TESTE E TÁTICAS DO ESTUDO DE CASO DO TCPP. ADAPTADO DE LIMA <i>ET AL.</i> (2012).....	29
QUADRO 01 - PLANILHA COM OS REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA A OBTENÇÃO DAS LICENÇAS AMBIENTAIS NO IBAMA: LP, LI E LO, O ATENDIMENTO DESSAS PELO TCPP E A LEGISLAÇÃO E NORMATIVAS RELACIONADAS.....	33
FIGURA 03 - LINHA DO TEMPO DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO DO TCPP E EVENTOS RELACIONADOS.....	40
FIGURA 04 - UCS NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DO TERMINAL PORTUÁRIO.....	52
FIGURA 05 - SITUAÇÃO DOMINIAL DO MUNICÍPIO DE PONTAL DO PARANÁ, EM AMARELO, ÁREA DA EMPRESA BALNEÁRIA PONTAL DO SUL LTDA EM LITÍGIO.....	70

## LISTA DE TABELAS

TABELA 01 - NÚMERO DE IMPACTOS CAUSADOS NA PRÉ- INSTALAÇÃO, INSTALAÇÃO E OPERAÇÃO DO TCPP.....	54
---	----



## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTAQ	- Agência Nacional de Transporte Aquaviário
APA	- Área de Proteção Ambiental
APP	- Área de Preservação Permanente
APPA	- Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina
COLIT	- Conselho de Desenvolvimento Territorial do Litoral do Paraná
CONAMA	- Conselho Nacional do Meio Ambiente
DER	- Departamento de Estradas e Rodagem
EIA	- Estudo de Impacto Ambiental
ESEC	- Estação Ecológica
FUNAI	- Fundação Nacional do Índio
IAP	- Instituto Ambiental do Paraná
IBAMA	- Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais
ICMBio	- Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
IPHAN	- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Natural
LI	- Licença de Instalação
LO	- Licença de Operação
LP	- Licença Prévia
PAC	- Programa de Aceleração do Crescimento
PIL	- Programa de Investimento em Logística
PARNA	- Parque Nacional
PNM	- Parque Natural Municipal
RIMA	- Relatório de Impacto Ambiental
SEP/PR	- Secretaria de Portos da Presidência da República
SPU	- Secretaria do Patrimônio da União
TCP	- Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná
TR	- Termo de Referência
UC	- Unidade de Conservação
ZA	- Zona de Amortecimento

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>11</b>
<b>2</b>	<b>CONTEXTUALIZAÇÃO TEÓRICA.....</b>	<b>14</b>
2.1	CONTEXTO PORTUÁRIO .....	14
2.2	PRINCÍPIOS AMBIENTAIS E ARCABOUÇO LEGAL DO ESTUDO DE CASO .....	18
2.3	PROCEDIMENTO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL .....	21
<b>3</b>	<b>DESCRIÇÃO DA CONJUNTURA SOCIOECONÔMICA E AMBIENTAL E DA METODOLOGIA UTILIZADA .....</b>	<b>26</b>
3.1	LOCALIZAÇÃO DO TCPP E UMA BREVE CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA E AMBIENTAL DE PONTAL DO PARANÁ.....	26
3.2	ESTRATÉGIA METODOLÓGICA .....	28
<b>4</b>	<b>RESULTADOS E DISCUSSÃO .....</b>	<b>31</b>
4.1	PROTOCOLO DE PESQUISA .....	31
4.2	CRONOLOGIA ENVOLVENDO O TCPP .....	39
4.3	ESTUDO DE CASO .....	42
4.3.1	Termo de Referência .....	42
4.3.2	Estudo de Impacto Ambiental - EIA .....	44
4.3.3	Complementações do EIA, condicionantes da Licença Prévia e da Licença de Instalação .....	55
<b>5</b>	<b>CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES .....</b>	<b>70</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>74</b>
	<b>ANEXO I.....</b>	<b>84</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A Zona Costeira do Brasil é caracterizada pela transição e a interação ecológica entre ecossistemas terrestres e marinhos, sendo que grande parte de sua extensão se sobrepõe com o Bioma Mata Atlântica (MMA, 2016). Essas regiões requerem atenção especial do poder público para assegurar a conservação desses ambientes, conforme preconiza a Constituição Federal - CF de 1988, no § 4º do seu art. 225<sup>1</sup>, o qual define as Zonas Costeiras, e a Mata Atlântica, como Patrimônio Nacional (BRASIL, 1988). A necessidade de manutenção desses importantes ecossistemas conflita com a ocupação humana, seu uso do solo e dos recursos naturais e com as atividades econômicas presentes nessa região, como grandes empreendimentos industriais, portuários e logísticos, que são responsáveis por um processo contínuo de degradação da costa brasileira (MMA, 2016; SOS MATA ATLÂNTICA, 2016).

Segundo Carmo e Silva (2013), há uma lacuna significativa entre a percepção dos problemas ambientais pelos cientistas naturais e pela sociedade e a abordagem desses temas na agenda pública. Nas últimas décadas, a modificação do litoral brasileiro aumentou significativamente em decorrência de iniciativas do Governo Federal, como a aprovação de normativas, planejamentos e execuções orçamentárias para grandes obras de infraestrutura, e medidas de incentivo para atrair investidores privados (SEP, 2014; MP, 2016). No litoral do Estado do Paraná, além do esforço da União, o Governo do Estado vem promovendo políticas e programas para favorecer a implantação de um complexo industrial-portuário no Município de Pontal do Paraná, motivado pela exploração do pré-sal e pelo crescimento econômico da região. Esse complexo abrange inicialmente cinco grandes empreendimentos, dentre eles o Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná – TCPP, objeto desse estudo, e um conjunto de obras de infraestrutura acompanhantes, todos em fase de licenciamento.

O TCPP será um Terminal de Uso Privado<sup>2</sup>, com uma área total de 450.065,50 m<sup>2</sup>, que realizará atividades de transbordo e carregamento de cargas em contêineres, que pretende ampliar 55% da capacidade portuária do Estado do

---

<sup>1</sup> Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

<sup>2</sup> Conforme a Lei 12815/13 um terminal de uso privado é uma instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado;

Paraná (PORTO PONTAL, 2016, ANEXO I). Os terminais portuários se enquadram na definição de atividades consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras e capazes de causar degradação ambiental<sup>3</sup>, pois de uma forma geral os portos se apropriam de ambientes de grande valor natural e incorporam para seu uso extensos territórios protegidos por lei específica (ANTAQ, 2011), causando diversos impactos negativos não só meio físico e biótico, como no socioeconômico. Como medidas de prevenção ao dano, foi estabelecida pela CF de 1988, pela Política Nacional do Meio Ambiente - PNMA, Lei nº 6.938/81 e pelo Decreto Federal nº 99.274/1990, a necessidade de elaboração de um estudo de impacto ambiental - EIA e do licenciamento ambiental para a instalação e operação desse tipo de obra. As diretrizes desses instrumentos foram definidas pelas Resoluções CONAMA nº 01/86, a qual dispõe sobre elaboração do EIA/RIMA e nº 237/97, que aborda as três fases do licenciamento: a Licença Prévia (LP), concedida na fase do planejamento do empreendimento, aprovando sua localização e concepção, atestando a viabilidade ambiental; a Licença de Instalação (LI), que autoriza a instalação do empreendimento de acordo com as especificações constantes dos planos, programas e projetos aprovados; e a Licença de Operação (LO), que autoriza a operação do empreendimento, após a verificação do cumprimento do que consta das licenças anteriores (BRASIL, 1997, ANTUNES, 2012).

No caso do TCPP, e dos outros empreendimentos previstos para Pontal do Paraná, o local escolhido para tais atividades apresenta grande riqueza e abundância biológica, inserido no último remanescente contínuo de Mata Atlântica e abrangendo áreas de preservação permanente - APP. A região é considerada Área Prioritária e Estratégica para a conservação da biodiversidade (MMA, 2007, PARANÁ, 2009) e Reserva da Biosfera<sup>4</sup> (UNESCO, 2016) e é cercada por nove Unidades de Conservação - UCs, em sua maioria de proteção integral, pertencentes ao Mosaico de UCs do Lagamar. Serão influenciadas diretamente pelo Terminal Portuário e sua estrutura logística seis UCs de Proteção Integral, a Estação Ecológica - ESEC de Guaraqueçaba, a ESEC Guaraguaçu, a ESEC da Ilha do Mel, o Parque Estadual da Ilha do Mel, o Parque Natural Municipal - PNM do Manguezal

---

<sup>3</sup> As Resoluções CONAMA nº 01/86 e nº 237/97 estabelecem a atividade portuária como passível de licenciamento. A Lei nº 6.938/81, anexo VIII, também classifica portos como de altos potencial poluidor e grau de utilização dos recursos naturais.

<sup>4</sup> Conforme art. 41 do SNUC, "A Reserva da Biosfera é um modelo, adotado internacionalmente, de gestão integrada, participativa e sustentável dos recursos naturais, com os objetivos básicos de preservação da diversidade biológica, o desenvolvimento de atividades de pesquisa, o monitoramento ambiental, a educação ambiental, o desenvolvimento sustentável e a melhoria da qualidade de vida das populações" (BRASIL, 2000).

do Rio Perequê e o PNM da Restinga. Além disso, a presença de um complexo industrial-portuário nessa região, também representa alteração da dinâmica socioeconômica atual, causando impactos negativos no município nos aspectos histórico-culturais e em setores como a pesca, o turismo, a educação, a saúde e a segurança pública. Duas Terras Indígenas serão afetadas pelos empreendimentos previstos, a da Cotinga, que já foi homologada, e a do Sambaqui, que está com os estudos concluídos para sua homologação. A importância biológica, física, social e histórico-cultural dessa região exige, pela legislação ambiental, rigor e cautela no seu licenciamento ambiental. A escolha do TCPP, como estudo de caso, resultou da análise do contexto regional em que o empreendimento se insere, e pelo fato deste já possuir Licença de Instalação – LI, etapa de licenciamento mais avançada em comparação aos outros empreendimentos previstos para a mesma zona.

Partindo da hipótese de que houve, em certa medida, interferência política no licenciamento do TCPP, o objetivo desse trabalho foi avaliar o histórico e as etapas do referido processo, buscando identificar possíveis contradições legais e/ou técnicas nas etapas de licenciamento. Para tanto, foi realizado um estudo técnico e jurídico do procedimento de licenciamento ambiental do TCPP, Processo nº 02001.007335/2005-97, em andamento no Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA. Foram definidos os seguintes objetivos específicos: (1) levantar as exigências do órgão ambiental e os princípios ambientais, arcabouço legal e normativas referentes ao processo de licenciamento ambiental; (2) desenvolver um protocolo de pesquisa com a listagem dos documentos e procedimentos necessários para as fases do licenciamento; e (3) realizar um estudo de caso através da análise técnica e jurídica da aplicabilidade dessas exigências, princípios ambientais e normas jurídicas no licenciamento do TCPP.

O presente estudo foi estruturado da seguinte forma: a contextualização teórica apresentará a base que fundamentará as análises, dessa forma, será tratado o contexto portuário, os princípios ambientais e arcabouço legal relacionados ao estudo de caso e ao procedimento de licenciamento, considerando normativas e referências sobre o assunto; na metodologia será abordada a localização do empreendimento em estudo e as principais características socioeconômicas e ambientais de Pontal do Paraná e a estratégia metodológica para atingir os objetivos específicos; nos resultados e discussão será apresentado um histórico do procedimento de licenciamento do TCPP, o protocolo de pesquisa com a listagem

dos documentos e procedimentos necessários para a obtenção das licenças, e os produtos do estudo de caso do Terminal Portuário em tópicos, com ênfase em temas principais dentro dessa divisão: i) Termo de Referência- TR, ii) Estudo de Impacto Ambiental - EIA e iii) Complementações do EIA e condicionantes das Licenças Prévia e Licenças de Instalação; por fim, serão apresentadas as considerações finais e recomendações resultantes do estudo.

## **2 CONTEXTUALIZAÇÃO TEÓRICA**

Nessa seção será apresentada a contextualização teórica que embasará o estudo de caso do TCPP, nela serão abordados: o contexto em que se insere o empreendimento e a dinâmica portuária no Brasil; os princípios ambientais e arcabouço legal que fundamentam e regulam o EIA e o licenciamento ambiental; e o procedimento de licenciamento com ênfase nas normativas que estabelecem suas diretrizes. Dessa forma, tais informações auxiliarão na visualização do contexto que incentivou a iniciativa de implantação do TCPP em Pontal do Paraná; na compreensão da situação em que se insere a necessidade do EIA/RIMA, do licenciamento ambiental e da aplicabilidade de legislações específicas, como no caso da Lei da Mata Atlântica e da Lei do Código Florestal; e no reconhecimento das normativas que regem o procedimento de licenciamento, estabelecendo as principais etapas e serem atendidas para a obtenção das licenças ambientais, as quais serão verificadas posteriormente no estudo de caso.

### **2.1 CONTEXTO PORTUÁRIO**

No início de 1990, o Sistema Portuário do Brasil não possuía um planejamento eficiente e recebia pouco investimento, em contraponto à modernização dos diversos portos internacionais (ARAUJO, 2013). Para que o país pudesse atender essas demandas por modernização, e passasse a participar do mercado globalizado, seriam necessárias mudanças. Para isso, foi criada a Lei de Modernização dos Portos, a Lei nº 8.630/93, que buscava uma nova regulação com o intuito de integrar o Brasil às demandas do comércio internacional (ARAUJO, 2013). Essa Lei reformulou o sistema de gerenciamento de operações e de mão-de-

obra a fim de eliminar as interferências corporativas e burocráticas, e, principalmente, aproveitar, de forma racional, os espaços e as instalações existentes, introduzindo, assim, significativas mudanças em relação ao uso e administração dos portos, à movimentação de cargas e aos contratos de arrendamento (GIBERTONI, 2000; FARRANHA *et al.*, 2015). Ao final dos anos noventa, já se podia identificar o início de um processo de modernização no sistema portuário (ARAUJO, 2013).

Em 2007, o Governo Federal lançou o Programa de Aceleração do Crescimento-PAC, que entrou na segunda fase em 2011, incorporando mais ações de infraestrutura social e urbana. O programa promove a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país, através da articulação de projetos de infraestrutura públicos e privados e medidas institucionais para aumentar o ritmo de crescimento da economia. Para os portos brasileiros, o PAC visa ampliar, recuperar e modernizar as estruturas, objetivando a redução nos custos logísticos, a melhoria da eficiência operacional e o incentivo ao investimento privado (BRASIL, 2016).

No ano de 2007, também foi criada a Secretaria dos Portos – SEP, que surgiu como reflexo da prioridade atribuída pelo Governo Federal ao setor, e teve como objetivo aumentar a competitividade dos terminais portuários brasileiros com os portos mais eficientes do mundo (PORTOGENTE, 2016).

Em 2012, foi lançado o Programa de Investimento em Logística – PIL, com o objetivo de aumentar os investimentos públicos e privados em infraestrutura de transportes e promover a integração de rodovias, ferrovias, portos e aeroportos, reduzindo custos, ampliando a capacidade e promovendo a eficiência, e foi feito o Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP, ferramenta de apoio a tomada de decisões e busca de resultados para os problemas provocados pela falta de uma estrutura uniforme na divisão de tarefas e responsabilidades entre entidades públicas e privadas, que propôs ações de médio e longo prazo nas principais áreas temáticas: infraestrutura; superestrutura e operações; logística e hinterlândia; economia e finanças; gestão; e meio ambiente (RENAI, 2016; SEP, 2016).

Em 2013, com o objetivo principal de incentivar a iniciativa privada a investir em novos portos e incrementar a exportação por meios do aumento da competitividade, foi promulgada a nova Lei dos Portos, Lei nº 12.815/2013, que revogou a Lei nº 8.630/93 e trouxe uma série de mudanças para o cenário econômico do setor portuário (FARRANHA *et al.*, 2015). Essa Lei, conforme art. 1º e

parágrafos 1º e 2º, regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários<sup>5</sup>, estabelecendo que a exploração indireta do porto organizado<sup>6</sup> e das instalações portuárias dentro de sua área deve ser por concessão<sup>7</sup> e arrendamento<sup>8</sup> de bem público e a exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora da área deve ser mediante autorização<sup>9</sup>. Sua regulamentação se fez pelo Decreto nº 8.033/2013, o qual alterou as competências, definindo diretrizes para as instituições envolvidas nas concessões e arrendamentos portuários, sendo (i) a Secretaria dos Portos – SEP/PR responsável por elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada, bem como definir as diretrizes para a realização dos procedimentos licitatórios, (ii) a Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ responsável pela elaboração do edital de licitação para a concessão de serviços portuários e arrendamentos, realização do procedimento licitatório e fornecimento de autorização de instalação portuária; e (iii) a administração do porto organizado, denominada autoridade portuária, as atribuições referentes ao plano gerencial, desenvolvendo atividades como, a arrecadação dos valores das tarifas relativas às suas atividades e a fiscalização de obras de construção e da operação portuária (BRASIL, 2013; FARRANHA *et al.*, 2015).

Em 2015, o PAC iniciou sua terceira fase, o PIL passou para a 2º etapa, realizando investimentos em rodovias, ferrovias, portos e aeroportos e, foi realizada a revisão do PNLP.

Os programas do Governo Federal e as modificações realizadas na legislação, refletiram no cenário atual do Sistema Portuário Nacional que é composto por 37 Portos Públicos Organizados e 180 Instalações Portuárias Privadas autorizadas pelo Governo Federal, dentre Terminais de Uso Privado (TUP), Estações de Transbordo de Carga (ETC), Instalações Portuárias de Turismo (IPT) e Instalações Portuária de Pequeno Porte (IP4). Esse sistema movimentou 1,07

---

5 A Lei nº 12815/2013 define operadores portuários como "pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado"

6 A Lei nº 12815/2013 alterou a definição de área de porto organizado para "área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado"

7 A Lei nº 12815/2013 define concessão como "cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado"

8 A Lei nº 12815/2013 define arrendamento como "cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado"

9 A Lei nº 12815/2013 define autorização como "outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão".



bilhões de toneladas de carga bruta (granel sólido, granel líquido, carga geral e contêineres) em 2015, sendo que as instalações privadas representaram 65,1% dessa movimentação, o equivalente a 656 milhões de toneladas (SEP, 2016). Após a promulgação da Lei nº 12815/13, a SEP/PR já autorizou 67 Instalações Portuárias Privadas, dentre novas autorizações e ampliações de terminais já existentes, e estão em análise no sistema SEP/ANTAQ mais 67 novos processos (APPA, 2016).

No litoral do Estado do Paraná, a dinâmica não foi diferente do contexto nacional, nos últimos dez anos os Portos de Antonina e de Paranaguá não atenderam as demandas de mercado e a procura foi maior pelos terminais portuários de Santa Catarina (PORTO PONTAL, 2016). O Porto de Antonina foi considerado, em 1920, o quarto porto exportador brasileiro. No entanto, começou a declinar devido à pouca profundidade do canal de Antonina, o que impede a navegação de navios de grande calado, e a falta de cargas que justificassem investimentos públicos e atualmente opera com apenas um terminal ativo, o Terminal Ponta do Félix, o qual tem como atividade dominante a importação de fertilizantes (ANTAQ, 2012; APPA, 2013). O Porto de Paranaguá, que teve sua construção efetiva em 1926, aumentou seu volume de negócio a partir de 1950, com a movimentação de cargas como o café, a soja e o farelo e, também, pela construção da BR-277, que ligou o Oeste do estado à Paranaguá. Atualmente, é considerado o segundo mais importante porto graneleiro do País, mas enfrenta o colapso na infraestrutura de importação e exportação por ter alcançado seu limite operacional (APPA, 2013, ESTADÃO, 2013). Diante desta situação, e no contexto de alterações da legislação portuária, de demandas econômicas e de infraestrutura do setor e de incentivos dos Governos Federal, a iniciativa privada acreditou na viabilidade de investimento em novos portos e, atualmente, dois Terminais de Uso Privado estão previstos e em processo de licenciamento no estado, o porto Embocuí, em Paranaguá, e o Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná - TCPP, em análise nesse estudo.

O crescimento da atividade portuária no Brasil, e no estado do Paraná, pode representar importante avanço econômico para o país, o que não implica necessariamente em desenvolvimento, pois se os custos da degradação ambiental e do consumo de recursos naturais não forem considerados nos processos econômicos e internalizado pelos empreendimentos, um dia esses terão que ser pagos para permitir a continuidade da produtividade (MATTOS, 2000). Dessa forma, diante do volume de novos investimentos, deve-se considerar o que a CF de 1988 e

os princípios do Direito Ambiental preconizam, quando confrontados os interesses de ordem econômica e a conservação ambiental.

Assim, na próxima seção serão apresentados tais princípios e as legislações e normativas pertinentes ao licenciamento ambiental, um instrumento para se alcançar o objetivo da PNMA de preservar, melhorar e recuperar a qualidade ambiental propícia à vida, visando assegurar condições ao desenvolvimento socioeconômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana (BRASIL, 1981).

## 2.2 PRINCÍPIOS AMBIENTAIS E ARCABOUÇO LEGAL DO ESTUDO DE CASO

A doutrina jurídica tem manifestado preocupação em desenvolver Princípios que resultem no fortalecimento do Direito Ambiental, os quais são considerados estruturas de sustentação do ordenamento jurídico. Os Princípios são considerados atualmente como normas jurídicas impositivas que traduzem os valores ou os conceitos da sociedade (DELGADO, 2002; MARTINS DE ARAUJO, 2010). Segundo Delgado (2002), os Princípios:

informam os caminhos a serem seguidos pelo operador do direito quando se debruça para interpretar qualquer norma reguladora do meio ambiente. A conclusão a ser firmada deverá pautar por fixação de harmonia entre os objetivos dos princípios supra mencionados e a mensagem da norma. O princípio não poderá ser violado. O conteúdo da lei deverá se adaptar aos efeitos produzidos pelos raios emitidos da valorização principiológica (DELGADO, 2002, p.19 e 20).

Como parte dos Princípios específicos do Direito Ambiental é construção doutrinária, a quantidade, denominação e o conteúdo dos mesmos variam de um autor para outro (ANTUNES, 2005), dessa forma, citam-se aqui alguns:

- Princípio do ambiente ecologicamente equilibrado: o direito a um meio ambiente sadio deve ser entendido como uma extensão do direito à vida, segundo Édis Milaré “é o princípio transcendental de todo o ordenamento jurídico ambiental, ostentando o *status* de verdadeira cláusula pétrea” (MILARÉ, 1998 e 2007, p. 156).
- Princípio da prevenção: um dos pilares do direito ambiental aponta a prioridade a ser dada as medidas que evitem atentados ao ambiente, que reduzam ou

eliminam as causas de ações que alterem a sua qualidade. No caso do órgão ambiental, o mesmo deverá buscar mecanismos para evitar o dano ambiental gerado pela atividade buscando soluções alternativas que não venham a lesar o ecossistema (MILARÉ, 2007; MARTINS DE ARAUJO, 2010).

- Princípio da precaução: deve ser lido como *in dubio pro natura*, ou seja, diante da dificuldade em antever os danos ambientais que determinada atividade ou empreendimento poderão originar, deve-se dar prevalência ao meio ambiente e não permitir o desenvolvimento da atividade. O princípio da precaução visa à durabilidade da sadia qualidade de vida das gerações humanas e à continuidade da natureza existente no planeta (MACHADO, 2004; MARTINS DE ARAUJO, 2010).
- Princípio da natureza pública da proteção ambiental: decorre da previsão legal que considera o meio ambiente como um valor a ser necessariamente assegurado e protegido para fruição humana coletiva, isto significa, que o reconhecimento do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado não resulta em nenhuma prerrogativa privada (MILARÉ, 1998).
- Princípio da consideração da variável ambiental no processo decisório de políticas de desenvolvimento: obrigação elementar de se levar em conta a variável ambiental em qualquer ação ou decisão - pública ou privada - que possa causar algum impacto negativo sobre o meio (MILARÉ, 1998).
- Princípio da participação comunitária: para a resolução dos problemas do ambiente deve ser dada especial ênfase à cooperação entre o Estado e a sociedade, através da participação dos diferentes grupos sociais na formulação e na execução da política ambiental (MILARÉ, 1998).
- Princípio do poluidor-pagador: não é uma autorização para poluir contanto que se pague pelo dano gerado pela atividade nociva ao meio ambiente, busca evitar o dano ambiental punindo o poluidor através da internalização do custo social da poluição por ele gerada (DERANI, 1997; MARTINS DE ARAUJO, 2010).
- Princípio do usuário-pagador: a lógica desse princípio demanda que se alguém se aproveita dos recursos ambientais deve suportar isoladamente os custos pela sua utilização (MARTINS DE ARAUJO, 2010). Para Paulo Affonso Leme Machado, “o princípio usuário-pagador contém também o princípio poluidor-pagador, isto é, aquele que obriga o poluidor a pagar a poluição que pode ser causada ou que já foi causada” (MACHADO, 2004).

Os Princípios ambientais e também do Direito Constitucional e Administrativo e o pressuposto da submissão do interesse particular ao bem comum, refletem o art. 170 e art. 225 da CF, a qual considera o meio ambiente um bem de direito difuso<sup>10</sup>. O capítulo sobre os princípios gerais da atividade econômica, art. 170, estabelece que a ordem econômica tem por fim assegurar a todos a existência digna, observados os princípios da: “VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação” (BRASIL, 1988). Nesse mesmo contexto, o art. 225 dispõe sobre o direito e o dever do Poder Público e da coletividade em relação ao meio ambiente:

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§ 1º - Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:  
(...)

IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade;

V - controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente (BRASIL, 1988).

A PNMA, instituída pela Lei nº 6.938/1981, anterior à CF, já foi elaborada com o objetivo de “preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida” a fim de assegurar condições ao desenvolvimento socioeconômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana, para isso, estruturou o Sistema Nacional de Meio Ambiente-SISNAMA, composto pelo Conselho do Governo como órgão superior, pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA como órgão consultivo e deliberativo, pela Secretaria do Meio Ambiente como órgão central, pelo IBAMA e Instituto Chico Mendes de Conservação

---

<sup>10</sup> O Código de Defesa do Consumidor classifica e diferencia os direitos coletivos em sentido amplo como: interesses ou direitos difusos, os transindividuais, de natureza indivisível, de que sejam titulares pessoas indeterminadas e ligadas por circunstâncias de fato; interesses ou direitos coletivos, os transindividuais, de natureza indivisível de que seja titular grupo, categoria ou classe de pessoas ligadas entre si ou com a parte contrária por uma relação jurídica base; e interesses ou direitos individuais homogêneos, assim entendidos os decorrentes de origem comum.

da Biodiversidade – ICMBio como órgãos executores e pelas entidades estaduais e municipais como órgãos seccionais e locais, e enumerou 13 instrumentos, dentre os quais estão o Cadastro Técnico Federal de atividades potencialmente poluidoras e/ou utilizadoras dos recursos ambientais, a Avaliação de Impacto Ambiental - AIA e o Licenciamento Ambiental. O Decreto n.º 99.274/90, que regulamentou a PNMA, definiu o Licenciamento Ambiental, e criou duas ferramentas, o Estudo de Impacto Ambiental – EIA, documento técnico científico composto por uma análise ambiental dos impactos negativos e positivos do projeto no meio físico, biológicos e socioeconômicos e por programas de monitoramento e acompanhamento do desenvolvimento do projeto, e o Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, documento destinado ao público leigo, que deve apresentar claramente as vantagens e desvantagens do empreendimento, tanto do ponto de vista ambiental como de suas implicações socioeconômicas (BRASIL, 1981; OLIVEIRA, 1999; HONAISSER, 2009).

A proteção, defesa e conservação do meio ambiente são competências comuns entre a União, os Estados e o Distrito Federal e os Municípios, conforme preconiza o art. 23 da CF de 1988. Em se tratando de empreendimentos poluentes ou potencialmente poluentes e que causam ou pode causar a degradação ambiental inseridos no Bioma Mata Atlântica e ecossistemas associados de relevante importância para a conservação, deve-se considerar além da legislação pertinente ao processo de licenciamento, duas importantes leis, a Lei da Mata Atlântica, Lei nº 11.428/2006, a qual dispõe sobre a utilização e proteção da vegetação nativa do Bioma Mata Atlântica e a Lei nº 12.651/2012, que estabelece normas gerais sobre a proteção da vegetação, APPs e as áreas de Reserva Legal, ambas instituem a necessidade da Declaração de Utilidade Pública para autorização para supressão vegetal em áreas protegidas por leis específicas.

O licenciamento ambiental além de ser regido pelos princípios e Leis ambientais, deve seguir normativas que estabelecem as diretrizes do procedimento, as quais serão apresentadas na próxima seção.

## 2.3 PROCEDIMENTO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

Conforme mencionado anteriormente, o licenciamento ambiental é um instrumento da PNMA e o procedimento é definido juridicamente pela maioria dos estudiosos como encadeamento de atos que visam a um fim, no caso, a concessão

da licença ambiental. Milaré (2007) o conceitua como uma ação típica e indelegável do Poder Executivo, por meio da qual a Administração Pública busca exercer o devido controle sobre as atividades humanas que possam causar impactos ao meio ambiente.

As diretrizes do licenciamento são definidas pela Resolução CONAMA nº 237/97, em seu art. 10, dessa forma:

Art. 10 - O procedimento de licenciamento ambiental obedecerá às seguintes etapas:

I - Definição pelo órgão ambiental competente, com a participação do empreendedor, dos documentos, projetos e estudos ambientais, necessários ao início do processo de licenciamento correspondente à licença a ser requerida;

II - Requerimento da licença ambiental pelo empreendedor, acompanhado dos documentos, projetos e estudos ambientais pertinentes, dando-se a devida publicidade;

III - Análise pelo órgão ambiental competente, integrante do SISNAMA, dos documentos, projetos e estudos ambientais apresentados e a realização de vistorias técnicas, quando necessárias;

IV - Solicitação de esclarecimentos e complementações pelo órgão ambiental competente, integrante do SISNAMA, uma única vez, em decorrência da análise dos documentos, projetos e estudos ambientais apresentados, quando couber, podendo haver a reiteração da mesma solicitação caso os esclarecimentos e complementações não tenham sido satisfatórios;

V - Audiência pública, quando couber, de acordo com a regulamentação pertinente;

VI - Solicitação de esclarecimentos e complementações pelo órgão ambiental competente, decorrentes de audiências públicas, quando couber, podendo haver reiteração da solicitação quando os esclarecimentos e complementações não tenham sido satisfatórios;

VII - Emissão de parecer técnico conclusivo e, quando couber, parecer jurídico;

VIII - Deferimento ou indeferimento do pedido de licença, dando-se a devida publicidade (BRASIL, 1997).

Conforme a Resolução mencionada, a primeira etapa do procedimento de licenciamento é a definição pelo órgão ambiental competente, com a participação do empreendedor, dos documentos, projetos e estudos ambientais necessários. A definição dos estudos é feita pelo Termo de Referência – TR, um documento que orienta a elaboração do EIA e do RIMA, definindo seu conteúdo, abrangência, métodos; e estabelecendo sua estrutura (SÁNCHEZ, 2013), para que os mesmos abordem os reais impactos causados pela instalação e operação do

empreendimento e possam subsidiar a avaliação da viabilidade ambiental e do dano a todos os interessados, tendo como opção a não implantação da atividade econômica no local. Conforme Leme Machado (2009), a intervenção do Poder Público em matéria ambiental fundamenta-se na prevenção do dano.

Tanto a elaboração do TR pelo órgão ambiental, quanto a realização do EIA e do RIMA pelo empreendedor, deve ser fundamentada pela Resolução CONAMA nº 01/86 que institui:

Art. 5o. O estudo de impacto ambiental, além de atender à legislação, em especial os princípios e objetivos expressos na Lei de Política Nacional do Meio Ambiente, obedecerá às seguintes diretrizes gerais:

I - Contemplar todas as alternativas tecnológicas e de localização do projeto, confrontando-as com a hipótese de não execução do projeto;

II - Identificar e avaliar sistematicamente os impactos ambientais gerados nas fases de implantação e operação da atividade;

III - Definir os limites da área geográfica a ser direta ou indiretamente afetada pelos impactos, denominada área de influência do projeto, considerando, em todos os casos, a bacia hidrográfica na qual se localiza;

IV - Considerar os planos e programas governamentais, propostos e em implantação na área de influência do projeto, e sua compatibilidade

(...)

Art. 6o O estudo de impacto ambiental desenvolverá, no mínimo, as seguintes atividades técnicas:

I - Diagnóstico ambiental da área de influência do projeto completa descrição e análise dos recursos ambientais e suas interações, tal como existem, de modo a caracterizar a situação ambiental da área, antes da implantação do projeto, considerando: a) o meio físico - o subsolo, as águas, o ar e o clima, destacando os recursos minerais, a topografia, os tipos e aptidões do solo, os corpos d'água, o regime hidrológico, as correntes marinhas, as correntes atmosféricas; b) o meio biológico e os ecossistemas naturais - a fauna e a flora, destacando as espécies indicadoras da qualidade ambiental, de valor científico e econômico, raras e ameaçadas de extinção e as áreas de preservação permanente; c) o meio sócio-econômico - o uso e ocupação do solo, os usos da água e a sócioeconomia, destacando os sítios e monumentos arqueológicos, históricos e culturais da comunidade, as relações de dependência entre a sociedade local, os recursos ambientais e a potencial utilização futura desses recursos.

II - Análise dos impactos ambientais do projeto e de suas alternativas, através de identificação, previsão da magnitude e interpretação da importância dos prováveis impactos relevantes, discriminando: os impactos positivos e negativos (benéficos e adversos), diretos e indiretos, imediatos e a médio e longo prazos, temporários e permanentes; seu grau de reversibilidade; suas propriedades cumulativas e sinérgicas; a distribuição dos ônus e benefícios sociais.

III - Definição das medidas mitigadoras dos impactos negativos, entre elas os equipamentos de controle e sistemas de tratamento de despejos, avaliando a eficiência de cada uma delas.

IV - Elaboração do programa de acompanhamento e monitoramento dos impactos positivos e negativos, indicando os fatores e parâmetros a serem considerados.

Parágrafo único. Ao determinar a execução do estudo de impacto ambiental, o órgão estadual competente; ou a SEMA ou quando couber, o Município fornecerá as instruções adicionais que se fizerem necessárias, pelas peculiaridades do projeto e características ambientais da área (BRASIL, 1997).

As Resoluções CONAMA nº 237/97 e 01/86 estabelecem que sempre que o órgão público julgar necessário deverá promover a realização de audiência pública. A Resolução CONAMA nº 009/87 dispõe sobre as audiências públicas mencionadas, tendo essas a finalidade de expor aos interessados o conteúdo do produto em análise e do seu referido RIMA, dirimindo dúvidas e recolhendo dos presentes as críticas e sugestões a respeito. Outros aspectos relevantes são apresentados nos arts. 2º, 4º e 5º da mesma Resolução: a audiência pública deverá ocorrer em local acessível aos interessados; em função da localização geográfica dos solicitantes e da complexidade do tema poderá haver mais de uma audiência pública sobre o mesmo projeto; serão anexadas à ata, todos os documentos escritos e assinados que forem entregues ao presidente dos trabalhos durante a sessão; e a ata da(s) audiência(s) pública(s) e seus anexos, servirão de base para a análise e parecer final do licenciador quanto à aprovação ou não do projeto. Conforme essa Resolução o órgão ambiental pode solicitar complementação dos estudos e reiteração da solicitação caso os esclarecimentos não tenham sido satisfatórios antes da emissão da licença.

A Resolução CONAMA nº 237/97 estabelece a necessidade de se considerar o exame técnico de órgãos ambientais e de pareceres dos demais órgãos envolvidos no procedimento de licenciamento, conforme art. 4º, parágrafo primeiro:

§ 1º - O IBAMA fará o licenciamento de que trata este artigo após considerar o exame técnico procedido pelos órgãos ambientais dos Estados e Municípios em que se localizar a atividade ou empreendimento, bem como, quando couber, o parecer dos demais órgãos competentes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, envolvidos no procedimento de licenciamento (BRASIL, 1997).

Esse artigo também se aplica para as instituições que administram UCs que serão afetadas pelo empreendimento e em conjunto com a Resolução CONAMA nº



13/1990, estabelecia que o licenciamento de qualquer atividade que possa afetar a biota num raio de 10 km de uma UC só será concedido mediante autorização do responsável pela administração da UC. Essa Resolução foi revogada pela Resolução CONAMA nº 428/2010, que mantém a necessidade da consulta sobre o licenciamento aos órgãos administradores de UCs e Zonas de Amortecimento – ZA afetadas, ou no caso da ZA não estar estabelecida, que estejam em um raio de 3 km do empreendimento.

Outra instituição pública que necessita se manifestar em relação ao empreendimento é a Prefeitura Municipal, a qual deve fornecer ao empreendedor Certidão sobre a conformidade do tipo de empreendimento com a legislação de uso e ocupação do solo, conforme Resolução CONAMA 237/97, art. 10:

§ 1º - No procedimento de licenciamento ambiental deverá constar, obrigatoriamente, a certidão da Prefeitura Municipal, declarando que o local e o tipo de empreendimento ou atividade estão em conformidade com a legislação aplicável ao uso e ocupação do solo e, quando for o caso, a autorização para supressão de vegetação e a outorga para o uso da água, emitidas pelos órgãos competentes (BRASIL, 1997).

A resolução supracitada dispõe sobre as três licenças ambientais:

Art. 8º - O Poder Público, no exercício de sua competência de controle, expedirá as seguintes licenças:

I - Licença Prévia (LP) - concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento ou atividade aprovando sua localização e concepção, atestando a viabilidade ambiental e estabelecendo os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos nas próximas fases de sua implementação;

II - Licença de Instalação (LI) - autoriza a instalação do empreendimento ou atividade de acordo com as especificações constantes dos planos, programas e projetos aprovados, incluindo as medidas de controle ambiental e demais condicionantes, da qual constituem motivo determinante;

III - Licença de Operação (LO) - autoriza a operação da atividade ou empreendimento, após a verificação do efetivo cumprimento do que consta das licenças anteriores, com as medidas de controle ambiental e condicionantes determinados para a operação (BRASIL, 1997).

As licenças administrativas possuem natureza vinculada, ou seja, não podem ser negadas após o atendimento de todas as exigências necessárias, porém as licenças ambientais permitem a discricionariedade<sup>11</sup> do órgão licenciador

---

<sup>11</sup> Segundo Melo (2006, p.48) "Discricionariedade, portanto, é a margem de liberdade que remanesça ao administrador para eleger, segundo critérios consistentes de razoabilidade, um, dentre pelo menos dois comportamentos cabíveis, perante cada caso concreto, a fim de cumprir o dever de adotar a

(FIORILLO, 2012), o que possibilita a influência de interesses políticos e econômicos no licenciamento ambiental.

A contextualização teórica apresentada abordou temas primordiais para a compreensão da análise do processo de licenciamento do TCPP, na próxima seção será apresentada a metodologia utilizada para tal análise, através da explanação sobre a localização do empreendimento, a conjuntura socioeconômica e ambiental de Pontal do Paraná e sobre a estratégia metodológica.

### **3 DESCRIÇÃO DA CONJUNTURA SOCIOECONÔMICA E AMBIENTAL E DA METODOLOGIA UTILIZADA**

Nessa seção serão apresentadas as características ambientais e socioeconômicas da região prevista para a implantação do TCPP e a estratégia metodológica utilizada, o estudo de caso, sendo apontados os passos para a realização da pesquisa.

#### **3.1 LOCALIZAÇÃO DO TCPP E UMA BREVE CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA E AMBIENTAL DE PONTAL DO PARANÁ**

O litoral do Estado do Paraná é composto por sete municípios, Antonina, Paranaguá, Guaraqueçaba, Morretes, Pontal do Paraná, Guaratuba e Matinhos, os quais são conhecidos por suas características de heterogeneidade ambiental e socioeconômica (GOES, 2014). Está inserido no maior remanescente contínuo de Mata Atlântica e é integrante do Mosaico de Áreas Protegidas do Lagamar e da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, sendo considerada Área Prioritária para Conservação pelo MMA (2007). Segundo o IPARDES (2016), a população do litoral é de 289.169 pessoas, e mais da metade, quase 52,5%, moram em Paranaguá. Os municípios da região possuem como principais atividades econômicas: portuárias, rurais e turísticas (ESTADES, 2003).

O Município de Pontal do Paraná está ao sul da baía de Paranaguá e integra essa região de relevante importância ambiental apresentado uma área territorial de

---

solução mais adequada à satisfação da finalidade legal, quando, por força da fluidez das expressões da lei ou da liberdade conferida no mandamento, dela não se possa extrair objetivamente, uma solução unívoca para a situação vertente”.

202,159 Km<sup>2</sup> de planícies bem conservadas (BRITEZ et al. 2015). Essa região apresenta importantes formações vegetacionais, dentre elas: a Floresta Ombrófila Densa de Terras Baixas, Formações Pioneiras de Influência Fluvial herbácea/ arbustiva e arbórea, Formações Pioneiras de Influência Fluviomarinha (manguezais) herbácea/ arbustiva e arbórea e Formações Pioneiras de Influência Marinha (restinga) herbácea/ arbustiva e arbórea, sendo que a região em que está prevista supressão da vegetação para a implantação do Terminal Portuário possui Floresta Ombrófila Densa de Terras Baixas em estágio de regeneração avançado e Formações Pioneiras de Influência Fluviomarinha (BRITEZ et al. 2015). Sua alta diversidade de habitat possibilita a existência de diversas espécies ameaçada e/ou endêmicas e migratórias de fauna terrestre e aquática.

Com uma população estimada de 24.352 pessoas, densidade demográfica, em 2015, de 120,46 hab/km<sup>2</sup>, possui 23 km de orla marítima onde se situam 48 balneários (IPARDES, 2016; SEET, 2016). Seu Índice de Desenvolvimento Humano – IDH, em 2010, foi de 0,738, sendo classificado como “Alto”, segundo a metodologia estabelecida pelo Atlas de Desenvolvimento Humano do Brasil de 2010, elaborado pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD, 2010). As atividades comerciais e de prestação de serviços são atualmente as principais do município, compondo 82,44% da sua receita (IPARDES, 2015; SILVA, 2015).

O TCPP tem sua instalação prevista na localidade conhecida como Ponta do Poço, no Município de Pontal do Sul, Estado do Paraná, nas coordenadas 25°32'43" a 25°33'10" de latitude sul e 48°22'03" a 48°22'31" de longitude oeste. O acesso à região, por terra, é realizado pela BR 277, que liga Curitiba a Paranaguá, onde se percorre cerca de 80 Km até o trevo de acesso à PR 407. Nessa, após 18 km, chega-se ao trevo da PR 412, em Praia de Leste, a qual conduz à Ponta do Poço, após um trajeto de 20 km (FIGURA 01).

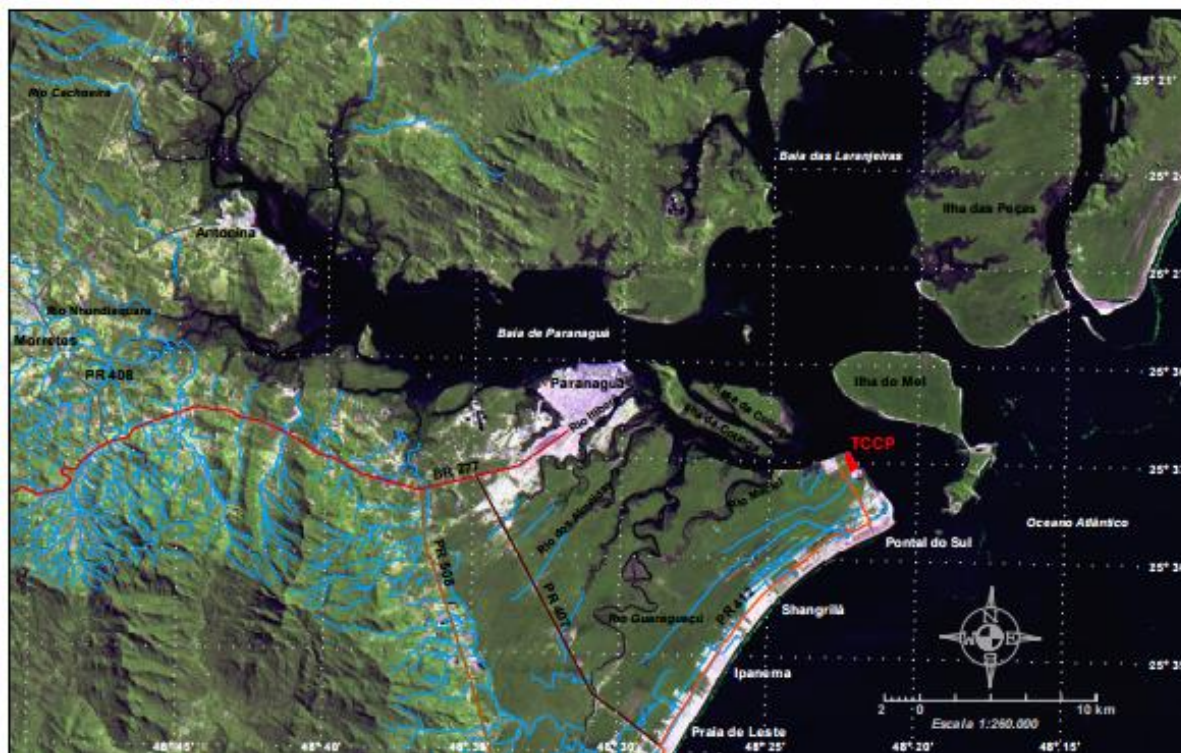


FIGURA 01. ACESSO AO TCPP POR TERRA, REGIÃO DA PONTA DO POÇO, PONTAL DO PARANÁ. FONTE EIA (AMB, 2007, P. 2-22)

### 3.2 ESTRATÉGIA METODOLÓGICA

A estratégia de pesquisa adotada no presente trabalho é o estudo de caso, que segundo Gil (2002, p.136) “consiste no estudo profundo e exaustivo de um ou poucos objetos, de maneira que permita seu amplo e detalhado conhecimento”. Lima *et al.* (2012), ao analisar as definições de estudo de caso dadas por diversos autores, concluíram, entre outros, que esta é uma estratégia de pesquisa que deve ser precedida pela elaboração de um protocolo como embasamento, em uma lógica de planejamento, para evitar a sua condução por comprometimentos ideológicos, o que possibilita uma convergência de informações e troca de experiência sobre o fenômeno, sendo as interferências sempre feitas com base em um teste empírico. Além disso, deve ser profundo e deve exaurir as possibilidades do que foi delimitado e abranger a lógica de planejamento, as técnicas de coleta de dados e as abordagens específicas para a análise dos achados.

O estudo de caso foi conduzido conforme uma adaptação do conjunto de etapas estabelecidas por Lima *et al.* (2012, FIGURA 02).

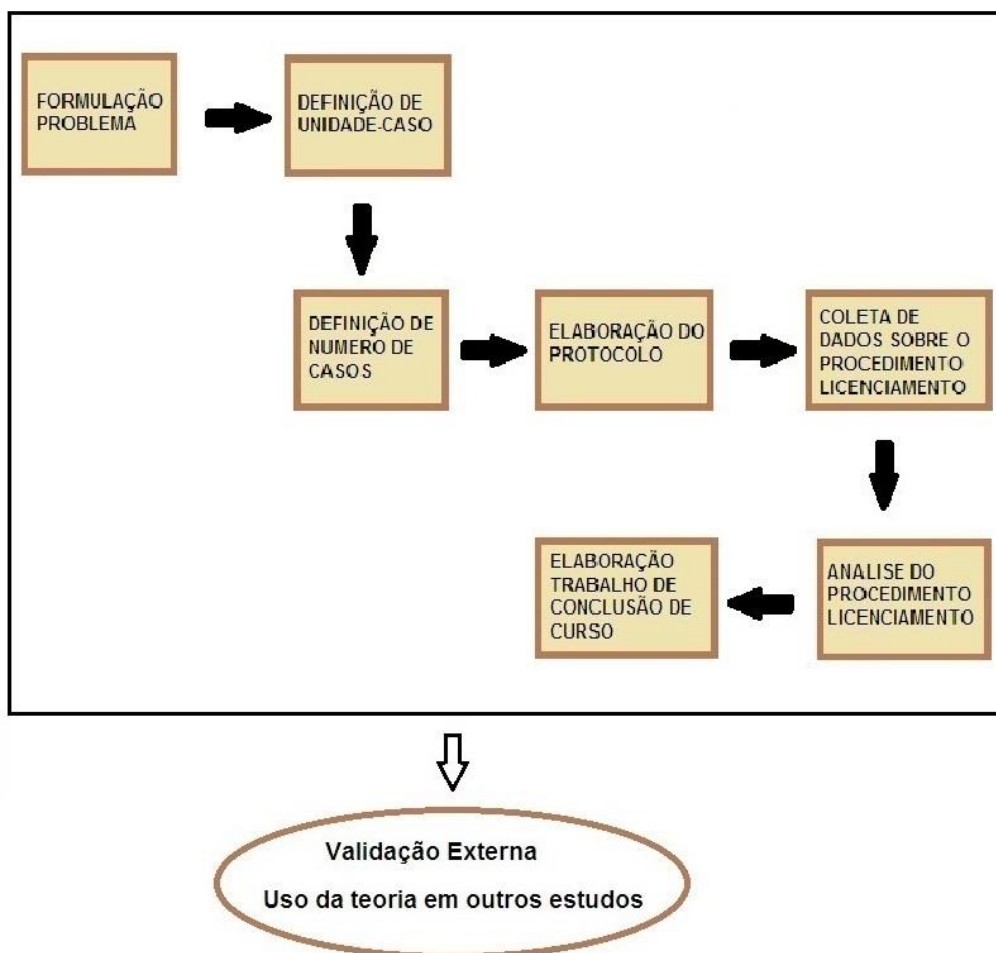


FIGURA 02. ESQUEMA DE ETAPAS, TESTE E TÁTICAS DO ESTUDO DE CASO DO TCPP. ADAPTADO DE LIMA *ET AL.* (2012).

Lima *et al.*(2012) apontam que o esquema das etapas evidencia que o projeto de pesquisa abrange uma estrutura teórica para o estudo de caso que será conduzido. Dessa forma, antes da coleta de dados e de sua análise é necessário formular o problema, definir a unidade-caso, definir o número de casos e elaborar um protocolo de pesquisa.

Segundo Gil (2002, p. 137), a “formulação do problema geralmente decorre de um longo processo de reflexão e de imersão em fontes bibliográficas adequadas”, sendo que nesse estudo foi questionada a hipótese de certa influência política no licenciamento ambiental do TCPP, situação pouco explorada em pesquisas.

Em relação a unidade-caso escolhida, a modalidade adotada aqui é o “estudo de caso intrínseco”, que segundo Stake (2005 *apud* LIMA *et al.* 2012, p. 135), “(...) constitui o próprio objeto da pesquisa. O que o pesquisador almeja é conhecê-lo em profundidade, sem qualquer preocupação com o desenvolvimento de alguma teoria” (LIMA *et al.* 2012, p. 135 *apud* STAKE). E quanto ao número de

casos, o estudo de caso foi feito em foco único, o que é justificado quando o caso é único ou extremo ou quando o acesso a múltiplos casos é difícil, sendo a pesquisa reconhecida como exploratória (GII, 2002).

O protocolo é um documento que serve como um roteiro facilitando a coleta de dados (LIMA *et al.*, 2002), para a construção do protocolo de pesquisa foi feito um levantamento dos princípios ambientais, arcabouço legal e normativas pertinentes ao processo de licenciamento portuário e vigentes desde o início do procedimento de licenciamento do TCPP e a verificação das exigências do órgão ambiental nas páginas do Palácio do Planalto (<http://www2.planalto.gov.br/>), Ministério do Meio Ambiente ([www.mma.gov.br](http://www.mma.gov.br)), IBAMA ([www.IBAMA.gov.br](http://www.IBAMA.gov.br)), ANTAQ (<http://www.antaq.gov.br/Portal/default.asp?>), Conselho de Desenvolvimento Territorial do Litoral do Paraná – COLIT (<http://www.colit.pr.gov.br/>), além da consulta em documentos digitais (ANTAQ, 2006 e 2011; MMA, 2002; TCU, 2007). Após, elaborou-se uma planilha eletrônica no programa Excel, com uma listagem dos documentos e exigências do órgão ambiental para cada fase de licenciamento e as normativas pertinentes.

Ao considerar que nos estudos de casos os dados podem ser obtidos diante de análise de fontes diversas, o que permite conferir a validade do estudo, evitando que ele fique subordinado à subjetividade do pesquisador (GIL, 2002), a coleta de dados sobre o procedimento de licenciamento do TCPP foi feita através da obtenção do processo nº 02001.007335/2005-97 no órgão ambiental, do levantamento de ações judiciais, processos administrativos, projeto de resolução, relatórios, matérias digitais de jornais, revistas e relatos.

Na análise do procedimento foi realizada em duas etapas: na primeira verificou-se a conformidade entre as informações contidas no protocolo de pesquisa e as obtidas na coleta de dados, ou seja, analisou-se o atendimento às exigências do órgão ambiental em relação aos documentos e procedimentos necessários em cada fase. Na segunda, os documentos técnicos e pareceres dos análises ambientais do IBAMA foram avaliados tecnicamente, para isso utilizou-se o conhecimento obtido pela formação da pesquisadora, graduada como bióloga e mestra em Ecologia e Conservação, e referências bibliográficas relacionadas aos temas. O RIMA não foi analisado por se tratar de um resumo das conclusões obtidas no EIA.

Utilizando as informações coligidas e a estratégia metodológica definida, serão apresentados os resultados obtidos para cada objetivo específico e sua discussão.

## **4 RESULTADOS E DISCUSSÃO**

Para Glassom e Salvador (2000 *apud* Carmo e Silva, 2013), a burocracia e a facilidade de manipulação por pressões políticas e econômicas, que envolvem a aprovação dos Estudos de Impacto Ambiental, são fragilidades do processo de licenciamento ambiental.

Dois casos recentes, e que tiveram forte evidência no Brasil, ilustram o descumprimento dos ritos nos procedimentos de licenciamento por interesses políticos e econômicos confrontando a relevância ambiental de seus locais de implantação: 1) a construção da Usina Hidrelétrica de Belo Monte no Rio Xingu, Estado do Pará, e 2) o rompimento da barragem de rejeitos de mineração de Fundão, no Estado de Minas Gerais. Em Belo Monte, mesmo sem o cumprimento de todas as condicionantes da licença prévia e sem propor medidas de mitigação e compensação adequadas para os impactos previstos, a usina obteve a licença de operação (GHG PROTOCOL, 2016). No caso da barragem de Fundão, seu rompimento causou uma catástrofe ambiental, o Ministério Público apontou falhas no procedimento de licenciamento e ausência do cumprimento de condicionantes (O ECO, 2016).

Nesse contexto, e com base na hipótese apresentada, será analisado o processo de licenciamento do TCPP, com base nas seguintes etapas: protocolo de pesquisa, cronologia do licenciamento, TR, EIA e complementações do EIA, buscando identificar possíveis contradições legais e/ou técnicas nas etapas de licenciamento.

### **4.1 PROTOCOLO DE PESQUISA**

Fundamentado em pesquisas realizadas em páginas da internet de instituições relacionadas ao licenciamento ambiental portuário, citadas na metodologia, e em documentos como artigos, cartilhas e livros foi elaborado um

protocolo de pesquisa (QUADRO 01). Nele, é apresentada uma lista dos documentos e exigências pertinentes ao procedimento para a obtenção das licenças ambientais pelo TCPP, com o objetivo de servir de embasamento teórico e metodológico para a coleta de dados do estudo de caso e, como uma pesquisa exploratória, que possa ser utilizado em procedimentos de licenciamento semelhantes.



Licença prévia (LP)		
Requisitos	TCP	Documentos, Legislação e Normativas Relacionadas
Inscrição no Cadastro Técnico Federal	Registro nº 1556629, data 01/11/1995	Lei nº 6.938/81 – PNMA
Realização de vistoria técnica para subsidiar o TR	Realizada em 27/04/2006	Resolução CONAMA nº 237/97
1. Definição pelo órgão ambiental, dos documentos, projetos e estudos ambientais, necessários ao início do processo de licenciamento correspondente à licença a ser requerida; 2. Manifestação das OEMAs em relação ao TR; 3. TR.	1. Envio de minuta do TR para empreendedor 24/08/2006; 2. Manifestação das OEMAs 3. TR definitivo em 30/01/2007.	Princípio da Prevenção; Resolução CONAMA nº 237/97.
Preenchimento do Formulário de Solicitação de abertura de processo e entrega de documento e estudos já existentes	Entrega de Formulário Abertura do processo 30/11/2005	Resolução CONAMA nº 237/97
Publicidade da solicitação de LP	Ok	Resolução CONAMA nº 006/86 Resolução CONAMA nº 237/97
Comprovação da titularidade da propriedade	CPI – Empresa Balneária Pontal do Sul	Manual de Procedimentos para Licenciamento Ambiental Federal do IBAMA (2002)
Ficha de Caracterização do Empreendimento – FCE	FCE atualizada em 06/08/07	

1. EIA/RIMA; 2. Autorização de Captura, Coleta e Transporte de material biológico.	1. Entrega em 14/07/2008; 2. *Autorização não solicitada ao IBAMA.	Princípio da Prevenção; CF 1988; Lei nº 6.938/81 – PNMA; Resolução CONAMA nº 237/97; IN nº 146/07.
Apresentação do empreendimento para OEMAs e demais órgãos envolvidos	Reuniões técnicas - 12 e 16 de setembro 2008	Resolução CONAMA nº 237/97
Certidão do Município (Uso e ocupação do solo)	*Certidão encaminhada em 16/10/2009	Resolução CONAMA nº 237/97; Lei nº 10257/01.
Declaração de Utilidade Pública por Decreto	*Decreto Estadual nº 1562/2011 (Área de Porto Organizado) *Decreto Federal sem número de 11 de fevereiro de 2016	Lei nº 12651/12; Lei nº 11428/06.
Anuências, Autorizações e Consultas: 1. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Natural – IPHAN; 2. Fundação Nacional do Índio – FUNAI; 3. Fundação Cultural Palmares - FCP; 4. Secretaria do Patrimônio da União – SPU; 5. Órgãos Ambientais (Secretaria Municipal, IAP, ICMBio); 6. Capitania dos Portos; 7. ANTAQ; 8. Colit; 9. DER.	1. IPHAN - manifestação positiva encaminhada em 16/10/09; 2. *FUNAI – não foi consultada 3. FCP – não há presença de quilombolas na All. 4. SPU - autorização para ocupação de áreas públicas 5. Órgãos Ambientais: - Prefeitura Pontal (2 UCs municipal) - Termo de Anuência Prévia 16/09/2009; - IAP - (2 UCs estaduais) anuência; - *ICMBio – não se manifestou. 6. Marinha do Brasil - Ofício 24/10/2014 favorável 7. ANTAQ - acordo 24/10/2014; 8. *Colit – não foi votado 9. *DER – consulta sobre a PR 407 –	Resolução CONAMA nº 237/97; Resolução CONAMA 13/90 revogada pela Resolução CONAMA 428/2010.

	<p>20/10/2009 – desfavorável Ofício DG - DER/PR nº 920/2009</p> <p>- Techint (solicitada pelo IBAMA) – Declaração sobre ciência da interferência das obras de terraplenagem do TCPP no terreno da Techint - 24/10/2014</p>	
Convocação e realização de Audiências Públicas	Convocações para 2 audiências em Pontal do Paraná - 30/09/2008 e 09/12/2008	<p>Princípios da transparência, publicidade e participação comunitária;</p> <p>Resolução CONAMA nº 01/06;</p> <p>Resolução CONAMA nº 009/87;</p> <p>Resolução CONAMA nº 006/86.</p>
Manifestações sobre EIA de instituições envolvidas no processo	<p>APPA - questionamentos 09/10/2008</p> <p>COLIT - questionamentos 09/10/2008</p> <p>Secretaria de Estradas e Rodagem - (avaliação estrutura de acesso terrestre ao porto) – 15/10/2008</p> <p>IBAMA Pguá - considerações 04/11/2008</p> <p>*ICMBio - Parecer 01/2008 - pede várias medidas compensatórias às UCs (não é anuência) -19/11/08</p> <p>CAOP -MPE - necessidade complementação EIA 03/12/2008 - itens falhos e insuficientes</p> <p>*Mater Natura – Ofício MN 88/2008 - demanda complementações sobre espécies ameaçadas no EIA - 09/12/08</p> <p>*6ª CCR - MPF - itens socioeconômicos insuficientes - 10/02/2009</p> <p>4ªCCR MPF – complementação EIA - 2013</p>	Resolução CONAMA nº 237/97

Análise dos documentos, projetos e EIA	Relatório Vistoria realizada em 30/09/2008 - entrega em 20/01/2009; Parecer técnico 231/2009 (23/dez/2009) - sobre EIA/RIMA e complementações necessárias.	Resolução CONAMA nº 237/97
Entrega de complementação (prazo 4 meses após pedido de complementação)	Complementações entregues	Resolução CONAMA nº 237/97; Resolução CONAMA nº 01/86.
Análise dos estudos de complementação	Parecer Técnico 108/2010 (14/07/2010) - análise das complementações e condicionantes necessárias para LP	Resolução CONAMA nº 237/97
Emissão LP	LP 376/2010 - 12/11/2010	Resolução CONAMA nº 237/97
Publicidade da LP	DOU Pág. 173, seção 3, 09/12/2010	Resolução CONAMA nº 006/86
Solicitação de Renovação de LP	29/08/2012	Resolução CONAMA nº 237/97
Publicidade da solicitação de renovação	DOU Pág. 159, seção 3, 12/09/2012	Resolução CONAMA nº 237/97; Resolução CONAMA nº 006/86.
Análise e parecer técnico IBAMA	PAR 000633/2013 (26/02/2013) - análise para Renovação LP	Resolução CONAMA nº 237/97
Renovação Licencia Prévia – RLP	RLP 376/2010 - 11/03/2013	Resolução CONAMA 237/97
Publicidade da concessão da renovação da LP	DOU Pág. 127, seção 3, 27/03/2013	Resolução CONAMA nº 237/97; Resolução CONAMA nº 006/86.
Solicitação de Renovação de LP	18/11/2014	Resolução CONAMA nº 237/97
Publicidade da solicitação de renovação	DOU Pág. 228, seção 3, 21/11/2014	Resolução CONAMA nº 237/97; Resolução CONAMA nº 006/86.

Análise e parecer técnico IBAMA	PAR 02001.000253/2015-93 - Análise documentos da condicionante 2.21 (PR 407 e 412) e renovação da LP	Resolução CONAMA nº 237/97
RPL	não teve	
Publicidade da concessão da RPL	não teve	
Cumprimento das condicionantes	Várias condicionantes não foram cumpridas ou cumpridas parcialmente (texto)	
<b>Licença de Instalação (LI)</b>		
<b>Requisitos</b>	<b>TCP</b>	<b>Legislação e Normativas Relacionadas</b>
Solicitação LI	Solicitação em 05/11/2014	Resolução CONAMA nº 237/97
Publicação da Solicitação da LI	DOU Pág. 226, Seção 3, 05/11/2014	Resolução CONAMA nº 006/86
Atendimento as condicionantes da LP	Várias condicionantes não foram cumpridas ou cumpridas parcialmente (texto)	
Apresentação de planos, programas e projetos ambientais detalhados	PBA protocolizado em 2014	
Análise e parecer técnico	PAR 02001.001565/2015-14 (30/04/2015) - Análise das condicionantes da LP e da solicitação de LI (questões de flora em parecer específico); Parecer técnico de flora - condicionantes da LP e solicitação LI - 19/04/2015.	Resolução CONAMA nº 237/97

Licença de Instalação (LI)	1059/2015 - 05/05/2015	Resolução CONAMA nº 237/97
Publicidade da emissão da LI	DOU Pág. 60, seção 3, 19/05/2015	Resolução CONAMA nº 237/97; Resolução CONAMA nº 006/86.
Relatório de vistoria	09/06/2015	Resolução CONAMA nº 237/97
<b>Licença de Operação (LO)</b>		
<b>Requisitos</b>	<b>TCPP</b>	<b>Legislação e Normativas Relacionadas</b>
Atendimento das condicionantes da LI	Licença não emitida	Resolução CONAMA nº 237/97
Relatório Semestral dos Programas	Licença não emitida	Resolução CONAMA nº 237/97

QUADRO 01. PLANILHA COM OS REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA A OBTENÇÃO DAS LICENÇAS AMBIENTAIS NO IBAMA: LP, LI E LO, O ATENDIMENTO DESSAS PELO TCPP E A LEGISLAÇÃO E NORMATIVAS RELACIONADAS. FONTE: A AUTORA (2016).

\* Temas tratados no estudo de caso.

O protocolo de pesquisa demonstrou a quantidade de requisitos que devem ser preenchidos para a obtenção das licenças ambientais com base nas leis e normativas e, através dessa listagem, foi possível perceber que em alguns aspectos foram encontradas inconsistências que serão apresentadas no item 4.3 “Estudo de Caso”. Antes da realização do estudo de caso foi estabelecido um cronograma dos eventos que envolvem o licenciamento do TCPP para a compreensão da ordem dos acontecimentos.

#### 4.2 CRONOLOGIA ENVOLVENDO O TCPP

Além do desenvolvimento do protocolo de pesquisa, para a verificação do cumprimento das formalidades legais e técnicas, foi realizada uma análise documental, que permitiu a construção de uma linha do tempo sobre este empreendimento (FIGURA 03). A partir da compreensão do histórico do processo de licenciamento do Terminal de Contêineres, no município de Pontal do Paraná, será mais fácil compreender a temporalidade de cada evento abordado no estudo de caso.

Apesar da cronologia iniciar no ano de 2005, o marco temporal da concepção formal do empreendimento foi o ano de 1995, quando o proprietário da área em Pontal do Paraná, demonstrou, por meio de um contrato de adesão, a intenção de criar um Terminal Portuário Privado na localidade chamada de Ponta do Poço. No entanto, nenhum projeto foi entregue na época.

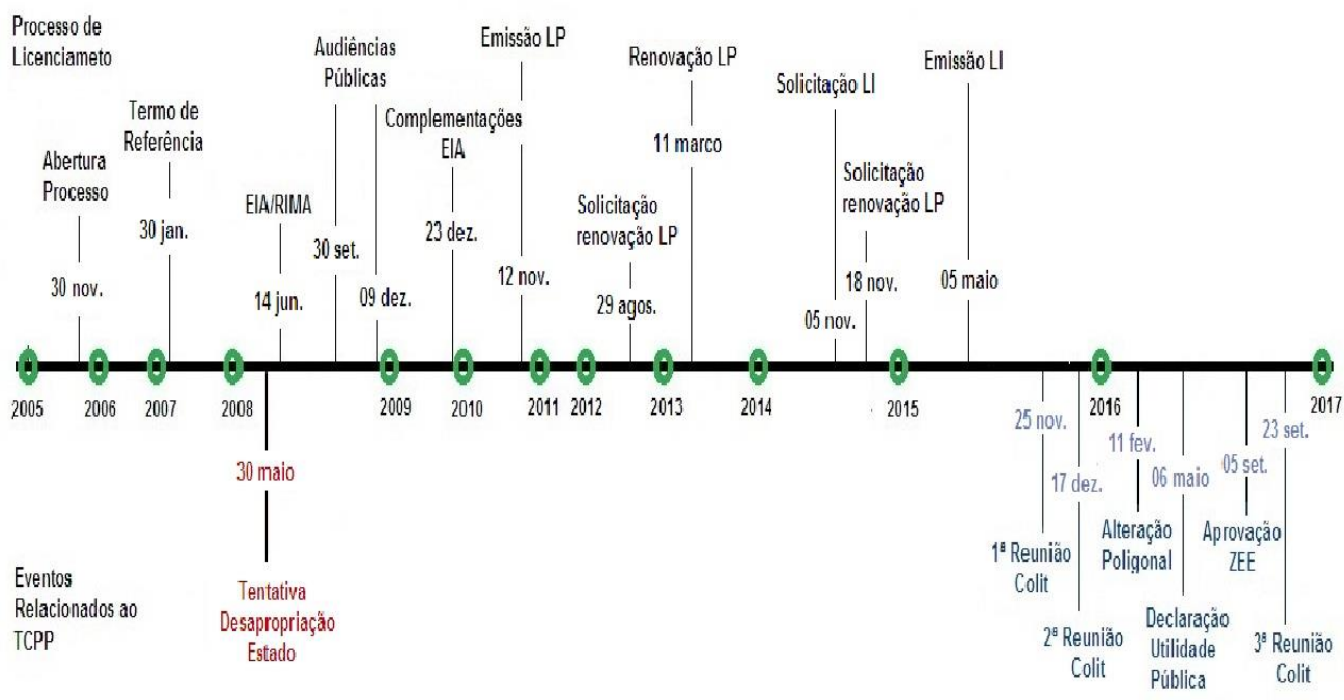


FIGURA 03. LINHA DO TEMPO DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO DO TCPP E EVENTOS RELACIONADOS.

Com base na linha do tempo, observa-se que somente após dez anos da primeira demonstração de interesse, o empreendedor solicitou ao IBAMA a abertura do procedimento de licenciamento ambiental, sendo finalizado o EIA em julho de 2008 e agendadas as Audiências Públicas. Porém, nesse mesmo período, o Governo do Estado do Paraná, com a intenção de construir um Porto Público na região da Ponta do Poço, o Porto do Mercosul, declarou de Utilidade Pública sete áreas particulares, com a intenção de desapropriá-las, dentre estas a propriedade da Empresa Balneária Pontal do Sul, área do pretendido TCPP. O proprietário recorreu com pedido de liminar para revogação dos Decretos de Utilidade Pública, que foi acatado pela Justiça Federal de Brasília (GAZETA DO POVO, 2008; CORREIO ATLÂNTICO, 2012). Dessa forma, o procedimento de licenciamento do TCPP teve continuidade e, após as audiências, foram exigidas complementações ao EIA pelo órgão licenciador, sendo emitida, em 12 de novembro de 2010, a LP nº 376/2010, renovada em 11 de março de 2013. O empreendedor solicitou a renovação da LP em 18 de novembro de 2014, porém como já havia solicitado a licença de instalação em 05 de novembro de 2016 e o IBAMA forneceu a LI nº 1.059/2015 em 05 de maio de 2015.



Desde o final de 2015, após a emissão da LI do Terminal Portuário, eventos relevantes para a implantação do TCPP foram desencadeados. Como não havia a definição de um zoneamento para a região do empreendimento, pois o Plano Diretor - PD de Pontal do Paraná esteve em elaboração até o ano de 2015 e o Zoneamento Ecológico Econômico - ZEE do Estado do Paraná – Fase Litoral em processo de aprovação desde 2013, esses configuravam passos a serem superados para a instalação do empreendimento. Após a emissão da LI, no final de julho de 2015 foi constituída a Comissão Técnica do Colit para analisar e avaliar a proposta do Plano Diretor de Pontal do Paraná, após 14 reuniões, o documento foi aprovado em 13 de novembro de 2015 e encaminhado para apreciação do pleno do COLIT em 25 de novembro, sem a elaboração de um diagnóstico atualizado da realidade do município, resultando em um pedido de vistas, por parte de alguns conselheiros<sup>12</sup> (CORREIO DO LITORAL, 2015). Uma nova apreciação pelo Colit do PD foi marcada em 17 de dezembro de 2015, após esclarecimento sobre o documento, sendo dessa vez a reunião suspensa por uma liminar da Justiça de Pontal, em virtude de uma ação civil da Promotoria de Justiça da Comarca. Como o documento do Plano Diretor teve como base o ZEE e para isso, esse deveria estar aprovado, logo após a assinatura do Decreto Estadual em 5 de setembro de 2016, o qual colocou o ZEE em vigor, foi convocada para 23 de setembro de 2016 uma nova apreciação. Por se tratar do período de campanha eleitoral e pela candidatura à reeleição do prefeito, a Justiça Eleitoral do Paraná determinou suspensão da reunião, considerando que a pauta da aprovação do Plano Direto foi utilizada com finalidade eleitoral (CORREIO DO LITORAL, 2015; MARBRASIL, 2015; MPPR, 2016).

Nesse ínterim, desde o início de 2016, outros fatos ocorreram, como: (1) a alteração dos limites da Área de Porto Organizado de Paranaguá pelo Decreto Federal sem número de 11 de fevereiro de 2016, sendo retirada a região da Ponta do Poço da poligonal, o que favoreceu a implantação do Terminal Privado em Pontal do Paraná, acarretando para o empreendedor autonomia administrativa, autonomia nas movimentações, investimentos e preços e redução de custo na contratação de mão-de-obra independente; (2) a Declaração de Utilidade Pública do TCPP pelo Decreto Federal sem número de 6 de maio de 2016, que permite a supressão de vegetação no Bioma Mata Atlântica para instalação do empreendimento; e (3) a aprovação do Zoneamento Ecológico Econômico – Fase Litoral pelo Decreto

---

<sup>12</sup> Outro aspecto a ser destacado é o de que normalmente são oferecidos aos conselheiros do COLIT prazos curtos, entre 5 e 10 dias, para a análise de documentos extensos e complexos, o que acaba por favorecer os pedidos de vistas em determinadas situações.

Estadual nº 4.996 de 5 de setembro de 2016, que definiu na região do TCPP uma zona de desenvolvimento diferenciado, que prevê expansão urbana, portuária e industrial, possibilitando a implantação do empreendimento (CUNICO, 2016). Ainda, até o final do presente ano, está prevista a entrega do EIA/RIMA e audiências públicas da Faixa de Infraestrutura, também chamada de Via Arterial I ou Corredor Viário Oeste, a qual se pretende obter licença prévia para toda a faixa e licença de instalação apenas para a construção de pistas simples e do canal (Reunião Técnica EIA/RIMA, 2016) o que já significaria para o TCPP a condição necessária para sua operação.

Partindo-se do protocolo de pesquisa, da cronologia e do contexto político apresentados, que envolvem diretamente o empreendimento em foco, foram avaliados os quesitos levantados e abordados a seguir aqueles que apresentaram inconsistências técnicas e jurídicas, divididos da seguinte maneira: o TR, o EIA e suas complementações e condicionantes da LP e LI.

### 4.3 ESTUDO DE CASO

Nesta seção será feito o estudo de caso a partir da análise do TR elaborado pelo órgão ambiental, do EIA, na qual os assuntos abordados foram segregados em: Fauna, Flora e Meio Socioeconômico e localização do empreendimento, e as complementações e condicionantes da LP e da LI que seguiram a mesma divisão da análise do EIA.

#### 4.3.1 Termo de Referência

Segundo o TR do TCPP, o objetivo desse documento é determinar a abrangência, os procedimentos e os critérios para a elaboração do EIA/RIMA, o qual subsidiará a avaliação da viabilidade ambiental para a implantação do empreendimento. O TR do Terminal Portuário exigiu que diversos parâmetros fossem verificados, porém, o que se percebeu na análise do documento, é que foram enfatizados conceitos e aspectos relacionados à apresentação do conteúdo, não sendo fornecido um detalhamento das metodologias para a definição das áreas de influência e para a obtenção e análise dos dados e resultados esperados nos

diagnósticos. Fonseca e Bitar (2014), ao analisarem TRs de órgãos ambientais e como eles orientam a delimitação das áreas de influência, identificaram a ausência de conceituação clara e indicações de forma, perceberam também que a maioria dos TRs analisados não correlacionou a atividade a ser licenciada com as áreas de influência do projeto e o meio ambiente. A partir disso, os mesmos autores constataram que em função da forma como os TRs são construídos atualmente, a equipe técnica que elabora o EIA/RIMA acaba sendo levada a estabelecer, ela própria, os critérios para a delimitação das áreas de influência, como o ocorrido no EIA do TCPP. Isso pode resultar em limites que favoreçam a implantação do empreendimento, se desconsiderados da área de influencia fatores que poderiam tornar a existência do Terminal Portuário incompatível com o ambiente.

Em relação a obtenção e análise dos dados no diagnóstico, Sánchez (2013) aponta a necessidade de se estabelecer a extensão e o grau de detalhe dos estudos, para fundamentar a análise dos impactos e a proposição de medidas de gestão, de modo que esses requisitos mínimos sejam referência para análise técnica do EIA. Em um estudo realizado pelo Ministério Público Federal – MPF (MPF, 2004 *apud* SÁNCHEZ, 2013), no qual oitenta EIAs foram analisados, os principais problemas encontrados foram na fase de diagnóstico ambiental, dessa forma, Sanchez (2013) conclui que:

é na etapa de preparação dos termos de referência que devem ser buscadas as causas das falhas mais comuns dos diagnósticos ambientais, pois é antes de ter início a preparação propriamente dita do EIA que devem ser definidos os levantamentos necessários, a extensão da área de estudo, os métodos empregados e vários outros parâmetro para orientar o estudo a ser feito (Sanchez, 2013, p.390)

A falta de definição, no TR do TCPP, de parâmetros para metodologias, resultados esperados, e mesmo de critérios analisados para as alternativas locais e para o estabelecimento das áreas de influência refletem nas deficiências encontradas no EIA, o qual foi analisado a seguir.

Quanto às medidas preventivas, mitigadoras e compensatórias e aos programas de controle e monitoramento, o TR do TCPP não apresentou formas de verificar a efetividade de tais ações, Agra Filho (1993 *apud* SÁNCHEZ, 2013) ao analisar vinte EIAs e RIMAs de projetos de diversos setores de atividades constatou como um fato comum nos estudos as medidas mitigadoras propostas serem genéricas e não corresponderem as características do ambiente afetado; os planos de monitoramento serem superficiais e não apontarem indicadores; existir uma

carência de procedimentos técnicos adequados para identificar e prever impactos; e os procedimentos de valoração e interpretação da relevância dos impactos não permitirem uma avaliação conclusiva.

O TR do TCPP aponta a necessidade de um prognóstico que considere a proposição e existência de outras atividades ou empreendimentos no entorno do projeto, porém parâmetros para uma avaliação sinérgica e cumulativa dos impactos causados pelo conjunto e suas possíveis medidas de prevenção e mitigação, não foram estabelecidos. A utilização de estudos das propriedades sinérgicas e cumulativas dos impactos tem sido cada vez mais aceita internacionalmente. Segundo Spata (2014, p.588) “países como Estado Unidos, Canadá e os pertencentes à Comissão Europeia, e agências internacionais, como a *International Association for Impact Assessment* (IAIA) e a *International Finance Corporation* (FIC), reconhecem a importância da avaliação de impactos ambientais do ponto de vista da cumulatividade e da sinergia e, por esse motivo, estimulam grupos de trabalho e estudos especializados na avaliação deste tipo de impacto”, sendo assim, referências para subsidiar a realização dessas análises já estão disponíveis e poderiam ser utilizadas para a elaboração do TR.

Agra Filho (1993 *apud* SÁNCHEZ, 2013) aponta, como conclusão de seu estudo, que a ausência ou a debilidade de termos de referência é fator que compromete todo o processo de AIA, a começar pela qualidade dos estudos apresentados. Ao analisar-se o EIA do TCPP, foi possível perceber inconsistências técnicas e jurídicas, que serão apresentadas na próxima seção, principalmente no que tange aos diagnósticos, decorrentes da ausência de um direcionamento mais claro por parte do TR.

#### 4.3.2 Estudo de Impacto Ambiental - EIA

O licenciamento é um instrumento de gestão ambiental que depende diretamente dos EIAs, dessa forma, Feital e Ferreira (2012, p.3) ressaltam o uso político que estudos técnico-científicos adquirem ao longo do processo decisório para a obtenção das licenças, pois “(...) muitas vezes eles são usados para esconder incertezas e controvérsias sobre um fato relacionado ao empreendimento, tentando transmitir uma imagem coesa e monolítica da ciência para os não-cientistas” (FEITAL e FERREIRA, 2012, p.3). As autoras afirmam que:

é importante atentar ao jogo de palavras presentes nesses relatórios que podem permitir tomadas de decisões parciais ou equivocadas (...) são elementos que favorecem o chamado modelo de déficit de conhecimento, que valoriza o discurso oficial dos cientistas em detrimento da racionalidade do público considerado leigo. Os documentos apresentados ao público como evidência de estudos realizados são inibidores dessa interação necessária entre os diferentes atores (FEITAS e FERREIRA, 2012, p.3).

Nesse sentido, o EIA do TCPP (AMB, 2008) não foi diferente. Quando comparado a um estudo realizado pelo Ministério Público Federal (MPF, 2004 *apud* SÁNCHEZ, 2013), no qual foram analisados EIAs de diversos setores e enumeradas as deficiências encontradas, os problemas encontrados no estudo do MPF e no EIA do TCPP foram: prazos insuficientes para a realização de pesquisa em campo, caracterização da área baseada predominantemente em dados secundários, ausência ou insuficiência de informações sobre a metodologia utilizada e proposição de execução de atividades de diagnóstico em etapas do licenciamento posteriores à Licença Prévia. Dessa forma, foram analisados, para esta pesquisa, os estudos sobre a fauna, flora e meio socioeconômico, além do contexto da localização escolhida para a implantação do empreendimento, conforme a área de conhecimento da pesquisadora e referências sobre os assuntos, com o propósito de verificar inconsistências no documento.

#### 4.3.2.1 Estudo de Fauna, Flora e Meio Socioeconômico

No estudo de fauna, informações sobre o georreferenciamento das ações em campo (loais de armadilhas, redes de neblina, trilhas percorridas e etc) e o planejamento de novos esforços amostrais em outras estações do ano, a fim de acompanhar o comportamento sazonal de todos os grupos, foram exigidos pelo órgão ambiental, como complementação do EIA, e acabaram se tornando condicionantes da Licença Prévia, conforme será mostrado adiante.

Outra pendência relacionada ao levantamento de fauna, e solicitada pelo Parecer Técnico 231/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, que analisou o EIA/RIMA, foi a apresentação da autorização de captura, coleta e transporte que permitiu a realização das coletas mencionadas no estudo. O empreendedor declarou que apenas as aves foram anilhadas, para as quais havia autorização do CEMAVE, e que para os outros grupos não foram realizadas coletas ou transporte, porém mesmo para a utilização de armadilhas e redes de neblina é necessária a

autorização, o que foi respondido pelo Parecer Técnico 108/2010 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, o qual analisou as complementações do EIA/RIMA:

**Ressalta-se que para qualquer tipo de intervenção, mesmo que com a captura momentânea, seguida de liberação dos animais, deverá haver autorização por parte da atual diretoria de uso sustentável da biodiversidade e floresta – DBFLO.** Sendo assim, recomenda-se encaminhamento de notificação aos responsáveis de modo que seja apresentada a referida autorização no prazo cabível. No caso de não apresentação da mesma, os responsáveis deverão ser autuados pelo manejo não autorizado de fauna, tendo em vista a não apresentação de devida autorização para coletas por armadilhas do tipo pitfall e redes de neblina (Parecer Técnico IBAMA 108/2010, 2010, p.15, grifo nosso)

Essa autorização deveria ser solicitada ao próprio IBAMA e a ausência dela não procede com o exigido na Instrução Normativa nº146/2007 do IBAMA, art. 2 e 3, inciso I:.

Considerando a necessidade de estabelecer critérios e padronizar os procedimentos relativos à fauna no âmbito do licenciamento ambiental de empreendimentos e atividades que causam impactos sobre a fauna silvestre; resolve:

(...)

Art. 2º As solicitações para concessão de autorização de captura, coleta ou transporte de fauna silvestre em áreas de empreendimento e atividades deverão ser formalizadas e protocoladas na Difap/IBAMA, ou na Superintendência do Estado onde se localizará o empreendimento, para avaliação no prazo máximo de 60 (sessenta) dias.

(...)

Art. 3º Serão concedidas autorizações de captura, coleta e transporte de fauna silvestre específicas para cada uma das seguintes Etapas de Manejo:  
I - Levantamento de Fauna (IBAMA, 2007).

Mesmo assim, o órgão licenciador aceitou o estudo de fauna, desconsiderando a ausência da autorização e emitindo a Licença Prévia e posteriormente a Licença de Instalação.

Antes da elaboração do EIA/RIMA, dois documentos para subsidiar o estudo foram entregues ao IBAMA: o de Jair de Castro Junior, estudante de Oceanografia do Centro de Estudos do Mar, que enfatizou a presença de um número considerável de espécies ameaçadas de extinção na região e da importância das praias da Ponta do Poço para a manutenção das aves que dependem das áreas de invernagem no Hemisfério Sul e o parecer técnico intitulado “Informações técnicas sobre a Ecologia do Boto-cinza, *Sotalia guianensis* (van Benéden, 1864), na região da Ponta do Poço, Pontal do Paraná (PR): subsídio para gestão com relação ao empreendimento do Porto de Pontal”, coordenado pelos biólogos Camila Domit e Emydgio Leite Araujo Monteiro Filho, o qual apresenta dados científicos que demonstram a importância da

região para a conservação do Broto-cinza e oposição a implantação do empreendimento portuário na Ponta do Poço.

Ainda assim, os estudos de fauna do EIA (AMB, 2008) e sua complementação não consideraram a relevância das espécies endêmicas e ameaçadas, sendo que em nenhum levantamento foi aprofundado o conhecimento sobre os impactos causados nas populações desses animais pela instalação e operação do porto. Assim como o documento entregue sobre o boto-cinza, outras informações contidas em estudos acadêmicos e publicações poderiam servir de subsídio para tais análises. Como exemplo do papagaio-de-cara-roxa (*Amazona brasiliensis*), espécie endêmica e ameaçada de extinção na época, que é monitorada por um projeto, desde 1998. O EIA (AMB, 2008), apenas citou a ocorrência do papagaio na região, porém não relatou que sua população utiliza a Ilha da Rasa da Cotinga e a Ilha do Mel como dormitório e sítio reprodutivo, além de se alimentar na planície de Pontal do Paraná (SCHERER-NETO, 1989; SIPINSKI, 2003), locais diretamente impactados pela implantação do Porto. Pode-se perceber a relevância dessa informação ao saber que foi constatado no ano de 2016 um grupo de 4000 mil indivíduos, 60% da população, utilizando como dormitório a Ilha Rasa da Cotinga e se dirigindo, ao longo do dia, para a região do Maciel e Pontal do Sul (GAZETA DO POVO, 2016). Devido a deficiência de informações no estudo de impacto ambiental O Mater Natura – Instituto de Estudos Ambientais, protocolizou o Ofício MN 88/2008, após a primeira Audiência Pública, questionando a falta de referências sobre o ecossistema e espécies de avifauna ameaçadas de extinção no EIA, e recomendou a complementação dos estudos ambientais. O documento apontou que espécies ameaçadas de extinção, raras ou endêmicas, as quais apresentam informações em dissertações e publicações, não foram citados no estudo, e exemplificou o bicudinho-do-brejo (*Stymphalornis acutirostris*), maria-da-restinga (*Phylloscartes kronei*) e maria-catarinense (*Hemitriccus kaempferi*), espécies estudadas pela equipe técnica da instituição.

A professora da Universidade Federal do Paraná, Liliane Tiepolo, também protocolizou uma manifestação questionando a pressão antrópica sobre a fauna ameaçada, devido ao maior acesso à vegetação da planície de Pontal do Paraná e aumento da população, e solicitou estudos complementares sobre os impactos negativos (caça e apanha).

Embora vários documentos tenham mostrado a relevância de um estudo mais aprofundado em relação às espécies ameaçadas e endêmicas, não foram realizadas complementações sobre esse assunto.

Após a elaboração do EIA foram elaborados dois pareceres, o Parecer Técnico 231/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA que analisou o EIA e o Parecer Técnico 108/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA que analisou o cumprimento das complementações solicitadas, ambos não apontaram deficiências nos estudos sobre flora e a Licença Prévia foi emitida em 2010. Através da solicitação do empreendedor para a emissão da LI em 2015, foi elaborado o Parecer Técnico PAR. 02001.001903/2015-18 COPAH/IBAMA, o qual analisou os documentos técnicos relativos ao componente Flora fornecidos pelo TCPP. Esse parecer constatou que o número de unidades amostrais para o levantamento de flora foi baixo, sendo necessário aumentar o número de parcelas para melhorar a detecção de espécies presentes na fitofisionomias de restinga arbustiva e restinga arbórea, ou seja, algumas espécies relevantes na região podem ter sido deixadas de fora do levantamento e do diagnóstico da vegetação, não demonstrando a real situação da flora local. Essa análise e a solicitação de novos levantamentos deveriam ser exigidas pelo órgão licenciador na complementação do Estudo de Impacto Ambiental antes da emissão da Licença Prévia, pois essas ações pertencem a fase de diagnóstico. Tem-se por finalidade do inventário florestal verificar a possibilidade de supressão da vegetação para a implantação do empreendimento o que está diretamente ligada a viabilidade do mesmo.

No diagnóstico socioeconômico, assuntos relevantes para as comunidades locais não foram aprofundados, levando a muitos questionamentos nas Audiências Públicas (ATA das Audiências Públicas). Os moradores da região solicitaram complementações em relação aos impactos causados na disponibilidade de serviços como saúde e educação, em decorrência do aumento populacional, a proporção de empregos gerados pelo empreendimento em relação ao aumento no número de moradores, ao aumento do comércio de drogas, aos impactos causados na pesca artesanal e na Comunidade do Maciel, os impactos na comunidade indígena da Ilha da Cotinga, a utilização das PRs 407 e 412 como acesso ao Porto, a não consideração do transporte ferroviário como alternativa e as medidas mitigadoras e programas para evitar esse conjunto de impactos sociais. Solicitaram também um estudo mais aprofundado sobre os impactos no turismo de Pontal do Paraná e na Ilha do Mel, a apresentação de uma avaliação integrada dos impactos com a



implantação de mais uma zona portuária, o cronograma para compensação e estudos sobre impactos relacionados às mudanças climáticas (Processo nº 02001.007335/2005-97). Alguns professores da Universidade Federal do Paraná também se manifestaram em relação ao meio socioeconômico no EIA/RIMA, solicitando estudos sobre riscos epidemiológicos decorrentes da implantação e operação do porto, esclarecimentos em relação a geração de emprego e a capacitação fornecida pelo empreendedor, a avaliação dos impactos no turismo no litoral e específicos na Ilha do Mel e complementações em relação a conservação do sambaqui do Guaraguaçu. Os professores também solicitam um programa de planejamento turístico participativo, o planejamento ambiental estratégico e o planejamento da área de saúde de Pontal do Paraná. (Processo nº 02001.007335/2005-97).

A análise dos estudos relativos ao meio socioeconômico no EIA também foi feita pela 6ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal, na Nota nº 1/2009, que mostrou preocupação com as comunidades de pescadores artesanais com características tradicionais, como as famílias que ocupavam a área do Terminal e foram retiradas e reassentadas, a Vila do Maciel e da Ponta Oeste, na Ilha do Mel, as comunidades indígenas e as comunidades auto-reconhecidas como quilombolas, solicitando estudos aprofundados sobre essas populações. Além disso, questionou pontos em relação aos impactos socioeconômicos previstos e mencionados pelos moradores, essas solicitações não foram colocadas nas complementações do EIA.

A região em que se pretende implantar o Terminal Portuário apresenta muitas peculiaridades ambientais e socioeconômicas que devem ser consideradas no EIA, a seguir será apresentada a análise das alternativas locacionais e de seus critérios.

#### 4.3.2.2 Localização do empreendimento

Conforme estabelece a Resolução CONAMA nº 01/86, quanto a necessidade de o estudo contemplar todas as alternativas tecnológicas e de localização, o EIA do Terminal Portuário (AMB, 2008) avaliou as alternativas locacionais no litoral do estado do Paraná, justificando a não compatibilidade desses locais com a implantação do TCPP da seguinte forma:

- Baía de Guaratuba: por apresentar extensos bancos arenosos, o que demandaria grandes volumes de dragagens, e por se encontrar margeada, em quase todo seu perímetro, por extensos manguezais, tendo toda a região forte vocação conservacionista, como evidenciado pela presença da APA de Guaratuba e do Parque Nacional - Parna Saint-Hilaire/Lange.

- Baias das Laranjeiras e do Pinheiro: por ser preferencial para a proteção ambiental, pois o Parna do Superagui, a APA de Guaraqueçaba e outras UCs estão situadas na região, e pela ausência de condição de navegabilidade para grandes embarcações, havendo enormes inconvenientes para o trânsito de navios de grande porte neste setor devido à presença de extensos baixios e de canais muitos rasos e estreitos.

- Os setores além da Ilha das Pedras, na Baía de Paranaguá: por apresentarem dificuldades técnicas quase insuperáveis já que são áreas rasas e com fundo rochoso, agravadas por condicionantes que aumentariam os custos ambientais e econômicos para a instalação de portos, e pelas áreas se encontrarem margeadas por manguezais e com cobertura vegetal primária de preservação permanente. Além da dificuldade na dispersão de contaminantes pela menor energia ambiental da parte interna.

- A margem norte da Baía de Paranaguá: por ter “caráter prioritariamente conservacionista”, fazendo parte da APA de Guaraqueçaba e o Parna do Superagui e por possuir acessos viários bastante precários.

- Entre Pontal do Sul e Paranaguá: pela instalação do empreendimento neste local demandar o desmatamento de áreas de floresta nativa e manguezais, ser uma área de difícil acesso possibilitada apenas por trilhas e estradas secundárias e necessitar dragagem de profundidade.

- Ilha do Mel: por ser uma região que se encontra protegida por uma unidade de conservação e os extensos baixios inviabilizariam a implantação do terminal.

- A alternativa de implantação de um porto em mar foi descartada pelos problemas dos custos e técnicos da construção em áreas de intensa dinâmica costeira e pela grande interferência propiciando processos de erosão. Além disso, também se desconsiderou essa opção pela vocação natural para fins turísticos da orla destinada prioritariamente para recreação.

Considerando os argumentos de necessidade de dragagem e de desmatamento, do caráter conservacionista da região (presença de manguezais, florestas e UCs), da vocação turística do local e do difícil acesso viário, a região da

Ponta do Poço também não seria compatível com a instalação de um Terminal Portuário.

Embora o motivo principal para a implantação do Terminal em Pontal do Sul seja o calado natural de 24m na região estabelecida para a bacia de evolução, e de 15m na entrada do canal de acesso e no cais de acostagem (Relatório de Vistoria IBAMA, 2006, p.1), o EIA prevê a necessidade de dragagem de aprofundamento ao longo do cais e dos berços de atracação de 7 a 12m para 16m, resultando na retirada de 1.472.592 m<sup>3</sup> de sedimentos (AMB, 2008).

Em relação à vocação conservacionista, a região do TCPP e seu entorno, assim como as alternativas locacionais, está inserida no último remanescente contínuo de Mata Atlântica, reconhecido pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) em 1991 como Reserva da Biosfera. Não diferente das outras localidades, a área do empreendimento é considerada prioritária para a conservação da biodiversidade (Mazc115 – "Pontal do Paraná") e de importância biológica extremamente alta (MMA, 2007), conforme mencionado no EIA (AMB, 2008). Pode-se citar também que a região prevista para o empreendimento e seus arredores estão inseridos em Planos de Ação Nacional (PAN) para a Conservação de diversos grupos faunísticos, a exemplo do PAN para a Conservação das Aves da Mata Atlântica (ICMBio, 2014), do PAN para a Conservação dos Mamíferos da Mata Atlântica Central (ICMBio, 2010) e do PAN para Conservação de Anfíbios e Répteis Ameaçados na Região Sul do Brasil (ICMBio, 2012). Esses planos apresentam como objetivo manter os habitats e suas conectividades para a conservação de suas espécies alvo. Na esfera estadual, a Resolução Conjunta SEMA/IAP nº 005/2009, que define o mapeamento das áreas estratégicas para a conservação e a recuperação da biodiversidade no estado do Paraná, estabelece que a região do Porto, áreas de Influência Direta e Indireta, é considerada estratégica para conservação da biodiversidade.

A importância do local em que se pretende instalar o Terminal Portuário é também demonstrada pela quantidade de UCs ao seu redor, em sua maioria de proteção integral, como a ESEC de Guaraqueçaba (Ilha da Galheta), a ESEC da Ilha do Mel, o Parque Estadual da Ilha do Mel, a ESEC do Guaraguaçu, a Floresta Estadual do Palmito, o Parna Marinho de Currais, o PNM do Manguezal do Rio Perequê e o PNM da Restinga, as quais serão diretamente ou indiretamente afetadas pelo TCPP. Na época da elaboração do EIA do TCPP a Resolução CONAMA nº 13/1990, que foi revogada pela Resolução CONAMA nº 428/2010,

estabelecia em seu art. 2º, parágrafo único, que o licenciamento de qualquer atividade que possa afetar a biota num raio de dez quilômetros de uma UC só será concedido mediante autorização do responsável pela administração da UC. Nesse contexto, a abrangência pelo EIA de todas as UCs no raio de 10Km do empreendimento foi questionada pelo Mater Natura – Instituto de Estudos Ambientais no Ofício MN 88/2008, pois o EIA constatou que apenas o Parque Estadual Ilha do Mel, a ESEC Estadual Ilha do Mel, o PNM do Manguezal do Rio Perequê e o PNM da Restinga (FIGURA 04), seriam afetados pelo empreendimento. Contudo, conforme o ofício, o EIA desconsiderou a existência da Ilha da Galheta nesse perímetro, pertencente a ESEC de Guaraqueçaba desde a assinatura do Decreto Federal nº 93053/86, . O documento do IBAMA de Paranaguá MEMO Nº115/2008 ESREG/IBAMA/PGUÁ, o qual apresenta as apreciações do escritório regional de Paranaguá sobre o EIA, também aponta a ausência da menção da Ilha da Galheta na Área de Influência do empreendimento. O ICMBio em sua análise também menciona existência da ilha e da ZA do Parque Nacional Saint-Laire/ Lange na AII do TCPP.

Ao analisar a Figura 04, uma pequena parcela do Parque Nacional de Superaqui e da APA de Guaraqueçaba seriam afetadas.

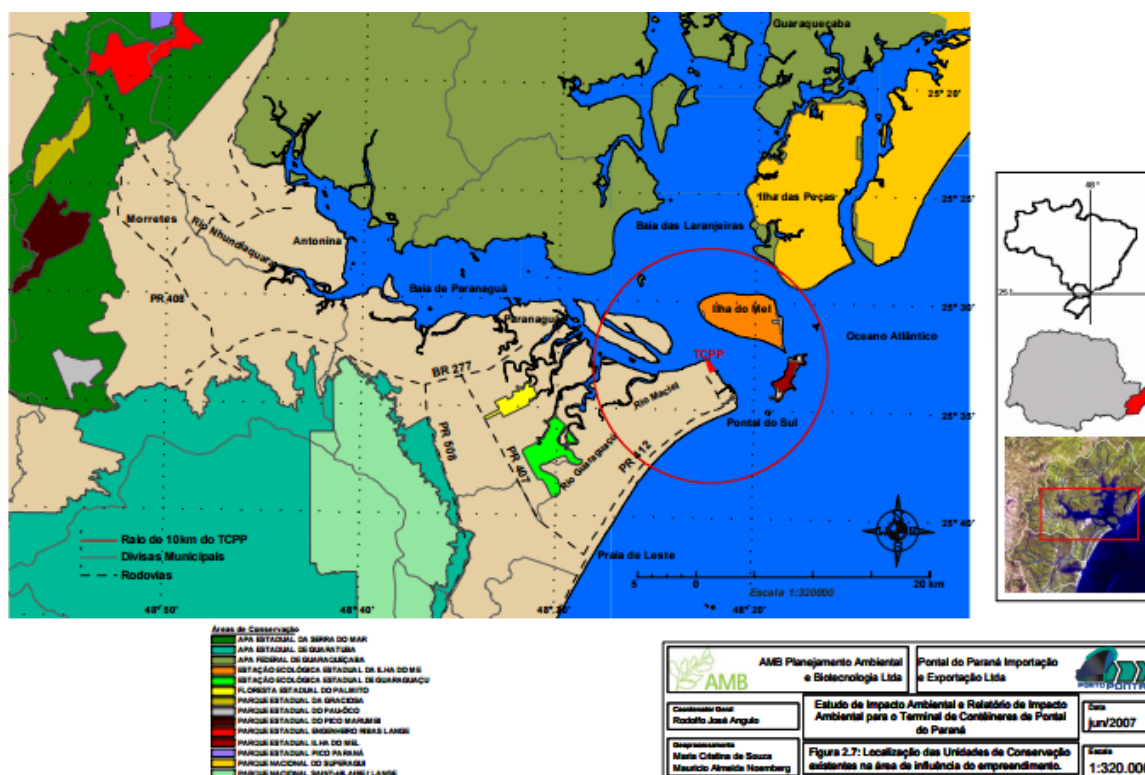


FIGURA 04. UCS NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DO TERMINAL PORTUÁRIO. FONTE: EIA (AMB, 2008)

Não só as UCs incluídas na Área de Influência do Terminal serão afetadas pelos impactos do empreendimento, segundo o EIA o fato do empreendimento estar localizado na entrada da baía “pode amplificar os impactos ecológicos” (AMB, 2008, p 7- 134), o que significa que toda a baía pode ser influenciadas pela contaminação e redução de estoques pesqueiros por três tipos de poluição: química e orgânica (eutrofização) e sonora. Essas poluições podem provocar alterações fisiológicas e metabólicas dos peixes, com a possibilidade de algumas espécies deixarem de se reproduzir, e impactando outras populações biológicas que interagem com esse grupo, o que resultaria na redução da disponibilidade de recursos para moradores das comunidades tradicionais existentes na baía e da renda dos pescadores. (AMB, 2008). Além disso, a presença do empreendimento entre mar e estuário servirá de bloqueio de populações de peixes que fazem migração entre esses ambientes, o que altera a composição da fauna aquática na baía e também pode prejudicar a dinâmica da pesca das comunidades tradicionais (AMB, 2008).

Quanto à argumentação da vocação natural de urbanização da orla para fins turísticos, a instalação e operação do Terminal Portuário terá interferência direta no turismo de Pontal do Paraná e na qualidade de vida dos moradores. No EIA é mencionada a inibição do turismo e de novos investimentos em visitação, encarecimento de imóveis, aumento da população (trabalhadores), incremento de ocupações irregulares, piora na infraestrutura básica e serviços públicos, incrementos de problemas de segurança pública, incremento de prostituição, aumento significativo de ruídos e poluentes atmosféricos, incremento de risco de acidentes e piora das condições de trafegabilidade e até deterioração da PR 412, incremento de risco de acidentes e piora das condições de trafegabilidade e até deterioração da PR 407 e incremento de risco de acidentes e até deterioração da BR 277 prejudicando não só Pontal do Paraná, mas todo o litoral paranaense (AMB, 2008).

Nesse contexto, um dos argumentos citados para a não compatibilidade da implantação do porto em algumas das alternativas locais foi o difícil acesso, o qual pode ser também utilizado na Ponta do Poço, como mencionado no EIA:

O principal problema atual na implantação de um porto neste local refere-se ao precário acesso rodoviário, que precisará ser significativamente melhorado ou substituído por novo acesso para atender satisfatoriamente o porto e não causar impactos socioeconômicos graves (AMB, 2007, p 3-4).

A inferência de que a região da Ponta do Poço é tão incompatível com a implantação do TCPP quanto as alternativas locais é comprovada pelos os números de impactos apresentados no EIA nas fases de pré-implantação, implantação e operação do empreendimento na região da Ponta do Poço, no total serão 183 impactos, sendo 29 positivos e 154 negativos (TABELA 01).

TABELA 01. Número de impactos causados na pré-instalação, instalação e operação do TCPP.

Número de Impactos						
Meio	Pré-instalação		Instalação		Operação	
	Positivo	Negativo	Positivo	Negativo	Positivo	Negativo
Físico	-	-	1	23	1	9
Biótico	-	-	3	28	2	31
Socioeconômico	3	3	7	21	12	29
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>11</b>	<b>82</b>	<b>15</b>	<b>69</b>

FONTE: A AUTORA. (2016), baseado no EIA (AMB, 2008)

Diante dos pontos levantados, em relação à localização do empreendimento, deve-se ponderar a relevância de implantação do Terminal Portuário perante aos bens valoráveis e não valoráveis da região quanto ao Patrimônio Natural e Cultural, conforme preconiza a Resolução CONAMA 01/86 no art. 5, inciso I, o qual estabelece que se confronte todas as alternativas locais com a hipótese de não execução do projeto. O EIA considerou tal possibilidade, porém não foram utilizados os mesmos critérios para a avaliação das alternativas locais, afirmando que “o cenário de não construção de nenhum terminal portuário na área parece pouco provável” (AMB, 2008, p.3-13).

A perspectiva mostrada acima, se agrava ao considerar-se os demais impactos decorrentes da presença do porto nessa região, a exemplo da implantação de um novo acesso e da necessidade da retroárea portuária. Silva (2015), ao simular para o ano de 2032 a ocupação e uso do solo em Pontal do Paraná com a presença das áreas portuárias, notou uma expansão consideravelmente maior das áreas urbanas, fator que impactaria diretamente as Formações Pioneiras e Floresta Ombrófila Densa.

Além disso, salienta-se a previsão de outros empreendimentos em Pontal do Paraná, os quais acarretarão em novos impactos ambientais, e ainda mais importante, em impactos negativos sinérgicos e cumulativos ainda não estudados.

Segundo Feitas e Ferreira (2012, p. 4) a “(...) fragmentação dos estudos científicos dificulta o entendimento dos impactos gerais que esse empreendimento causa, do crescimento urbano pouco planejado, do desenvolvimento econômico e da especulação imobiliária, podendo facilitar a aceitação geral do Projeto por parte da população”. Fato esse que pôde ser observado em Pontal do Paraná, no que tange os impactos ambientais previstos ao TCPP no EIA (AMB,2008).

#### 4.3.3 Complementações do EIA, condicionantes da Licença Prévia e da Licença de Instalação

Após a entrega do EIA pelo empreendedor e as Audiências Públicas, o órgão ambiental solicitou complementações ao estudo, algumas passaram a ser condicionantes da Licença Prévia, sendo atendidas, outras permaneceram como condicionantes da Licença de Instalação. Os pontos do processo que apresentaram inconsistência estão relacionados com aqueles já analisados no EIA: o estudo da fauna e flora e meio socioeconômico e a localização prevista ao empreendimento.

##### 4.3.3.1 Estudos de Fauna, Flora e Meio Socioeconômico

Conforme citado anteriormente, após a avaliação do EIA/RIMA pelo Parecer Técnico nº 231/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, foram solicitadas ao empreendedor três complementações aos estudos de fauna: as informações do georreferenciamento das ações em campo, novos esforços amostrais em outras estações do ano para acompanhamento de comportamento sazonal de todos os grupos de fauna e a apresentação da autorização de captura, coleta e transporte de material biológico para execução do EIA. O Parecer Técnico 108/2010 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA avaliou as complementações solicitadas e considerou a primeira parcialmente atendida e a segunda e terceira não atendidas. Mesmo sem o cumprimento das três complementações, a LP foi emitida, sendo que o georreferenciamento e o aumento de esforço amostral, embora limitado às comunidades bentônicas e de ictiofauna, ficaram como condicionantes da LP e a necessidade da autorização de captura não foi mais mencionada. As informações sobre os pontos de amostragem e o conhecimento sobre a composição da fauna

local, sua diversidade, riqueza e existência de espécies endêmicas e/ou ameaçadas na região da Ponta do Poço são importantes para a fase de diagnóstico, a fim de avaliar a possibilidade de existência de tal empreendimento na região, conforme prescreve a Resolução CONAMA nº 01/86. Sendo assim tais informações deveriam ser apresentadas antes da emissão da Licença Prévia e não tornar-se condicionantes da mesma.

Em relação ao inventário de flora, além de o Parecer Técnico PAR. 02001.001903/2015-18 ter questionado o número de unidades amostrais no inventário de Flora, ele demandou complementações em estudos e em programas específicos para flora. Esse parecer foi elaborado com o objetivo de avaliar os documentos técnicos do componente Flora da LP, para subsidiar a tomada de decisão em relação a emissão da LI, porém a LI foi fornecida ao Terminal Portuário antes da entrega do parecer do analista ao IBAMA. Sendo assim, entende-se que o órgão licenciador não poderia emitir a Licença de Instalação sem considerar o parecer de análise dos documentos relacionados do componente de flora, mas foi o que ocorreu.

Apenas em outubro de 2015, o empreendedor entregou complementações ao inventário e aos programas de flora, devido à necessidade de solicitar a Autorização de Supressão Vegetal. O Parecer Técnico PAR. 02001.001263/2016-27 COPAH/IBAMA analisou o documento e apontou que o Programa de Reposição Florestal, o Programa de Salvamento e aproveitamento Científico da Flora e o Programa de Aproveitamento e de Destinação do Produto Florestal, que deveriam ser reformulados, não apresentaram resultados satisfatórios. Esses programas, por serem demandados pelo parecer analisado após o fornecimento da LI, não estão como condicionantes da LI.

Quanto às questões socioeconômicas, embora muitos documentos pedindo esclarecimentos tenham sido protocolizados na Audiência Pública, as respostas não foram exigidos ao empreendedor pelo órgão ambiental, sendo feita apenas complementações no meio físico e biótico. Sendo assim, os princípios da transparência, publicidade e da participação comunitária, os quais preconizam a necessidade do fornecimento de informação de forma transparente e a participação da comunidade nas tomadas de decisão não foram atendidos na sua completude. Feitas e Ferreira (2012), demonstram que:

é possível enxergar as limitações dos licenciamentos e dos EIA-RIMAs pelo fato deles produzirem conhecimento fragmentado, não contextualizado e



por não reconhecerem a importância de uma comunicação aberta, transparente e de mão-dupla para melhor entender e definir os riscos e impactos com o público que será potencialmente afetado (FEITAS e FERREIRA, 2012, p.5).

Dessa forma, questiona-se qual foi o verdadeiro papel das audiências nesse processo? Esclarecer aqueles que terão suas vidas modificadas direta ou indiretamente pelo empreendimento ou cumprir um dos quesitos exigidos por lei, para a aprovação do estudo.

#### 4.3.3.2 Localização do empreendimento

Devido às peculiaridades da região pretendida para a instalação do TCPP, foi analisado um conjunto de aspectos considerados relevantes para possibilitar sua implantação. Um dos fatores que merecem destaque, em relação a localização prevista para o TCPP, é o acesso terrestre. Antes da primeira Audiência Pública, que ocorreu em 30 de setembro de 2008, a Procuradoria Geral do Estado do Paraná concluiu no Ofício 1294/PGE que o processo de licenciamento do empreendimento não deveria ter seguimento sem o licenciamento ambiental simultâneo da via paralela a PR 412, apontada como indispensável ao licenciamento do Terminal Portuário pelo EIA (AMB, 2008), sendo necessária nova audiência pública para discutir conjuntamente ambos os empreendimentos, já que:

Trata-se de um caso típico de licenciamento estratégico, que demanda uma análise integrada e conjunta dos impactos socioambientais, sistêmicos e cumulativos de todas as obras e empreendimentos necessários ao adequado funcionamento desse terminal portuário (PGE, 2008).

Na mesma época, a Secretaria Especial para Assuntos Rodoviários do Paraná enviou o Ofício DG/AP nº 111/2008, ressaltando que: 1) as rodovias estaduais PR 412 e PR 407 foram construídas para atender apenas o tráfego de veranistas, turistas e de moradores dos balneários; 2) no Plano Plurianual do Estado, de 2008 a 2011, não estavam previstas obras de melhoria e estudos e projetos de nova alternativa a rodovia PR 412; 3) o início de estudos e projetos de duplicação da Rodovia PR 407 estavam previstos para 2014 e tinham por objetivo atender somente o tráfego de veranistas, turistas e dos moradores dos municípios; 4) as Portaria nº 398/1999 e a Lei Estadual nº 14.055/2003 estabelecem limitações ao tráfego de veículos com carga pesada na Rodovia PR 412; 5) as obras de

execução do Binário da Rua Iguaçu e das melhorias da PR 412 previstas no Plano Viário do Município de Pontal do Paraná não atendem o volume e categoria de tráfego gerado pelo empreendimento, sendo necessária implantação de nova rodovia paralela a PR 412 e PR 407 para atender o aumento de capacidade de fluxo gerado pelo Terminal; 6) a proposta do EIA/RIMA para ampliação da Rodovia PR 412, através da implantação de seis pistas de rolamento, passeio e ciclovias é inviável. Sendo assim, a secretaria conclui que “é imprescindível a realização de estudos técnicos considerando o tráfego de veículos gerado diretamente e indiretamente, inclusive na fase de implantação do Terminal Portuário” (Ofício DG/AP – DER/PR nº 111/2008, 2008).

O Parecer da Superintendência do IBAMA/PR concluiu que o TCPP só poderá receber análise apurada que determinasse sua viabilidade socioambiental se fosse analisado em conjunto ou de forma integrada com o projeto de acesso rodoviário entre a BR277 e o empreendimento. Já a Nota Técnica nº 006/2009, do Núcleo de Licenciamento do IBAMA/PR, ao analisar o EIA, manifestou a inviabilidade de licenciar o empreendimento com a estrutura rodoviária existente.

Através do Ofício 308/2009 – CGTMO/DILIC/IBAMA o órgão ambiental solicitou manifestação do Departamento de Estradas e Rodagens - DER/PR sobre as condições do acesso terrestres do empreendimento. O DER/PR, em resposta ao ofício, concluiu que a PR 407 não possuía características para atendimento ao acréscimo de tráfego gerado pelo empreendimento proposto, por se caracterizar pelo atendimento de tráfego de veículos de passeio, em sua maioria turistas, e informou que segundo a Concessionária, a duplicação desse seguimento não resolveria a questão, pois não estava prevista no Plano de Investimentos a adequação da pista existente e a alteração de sua característica (Ofício DG - DER/PR nº 920/2009, 2009).

O Parecer Técnico 231/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, o qual avaliou o EIA e os documentos relacionados, concluiu:

O acesso rodoviário deve ser significativamente melhorado para permitir o aumento do fluxo de caminhões decorrentes da instalação e operação do empreendimento proposto. **Dessa forma, a duplicação e a adequação estrutural da PR 407 (trecho compreendido entre o entroncamento da BR 277 em Paranaguá e o entroncamento da PR 412 em Pontal do Paraná) e a construção da Via Arterial I (paralela à PR 412, interligando a rodovia PR 407 ao Terminal Portuário) são condições essenciais para a viabilidade, instalação e operação do empreendimento** (IBAMA, 2009, p.40, grifo nosso).

O empreendedor enviou ao IBAMA, antes da elaboração do documento de complementação, a Carta 002/2010-PPPIE solicitando que itens que necessitassem de maior tempo para serem cumpridos se tornassem condicionantes para obtenção da LI e apresentando o estudo “Análise de Incremento de Tráfego Rodoviário Durante a Instalação do Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná” que sugeria que a PR 412 e a PR 407 poderiam ser utilizadas para circulação de tráfego no período de instalação do porto, desde que algumas ações de restrições de horário e cargas e medidas fossem adotadas e que readequações nas PRs fossem feitas. Na Nota Técnica 31/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, a qual respondeu a carta, a conclusão em relação ao acesso foi:

Diante do exposto, considerando principalmente os argumentos de que a PR-407 não possui estrutura nem capacidade adequada para suportar veículos de carga pesada e que a PR-412 passa por áreas urbanizadas, com grande fluxo de pedestres e bicicletas, e apresenta áreas deficientes de acostamentos, esta equipe técnica conclui que a situação atual dessas duas rodovias inviabilizam o fluxo de caminhões com o objetivo de atender o porto, e portanto, inviabilizam ambientalmente o empreendimento. **Dessa forma, a reestruturação e a duplicação da PR-407, assim como a implantação da Via Arterial I, são pré-condições essenciais, independente das demais solicitadas, para o estudo de emissão da Licença Prévia do empreendimento** (IBAMA, 2010, p.6, grifo nosso).

No parecer que avaliou as complementações do EIA apresentadas pelo empreendedor, Parecer Técnico 108/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, os analistas ambientais do IBAMA mantiveram o posicionamento:

considerando principalmente os argumentos de que a PR 407 não possui estrutura nem capacidade adequada para suportar veículos de carga pesada e que a PR 412 passa por áreas urbanas, com grande fluxo de pedestres e bicicletas, e apresenta áreas deficientes de acostamento, esta equipe técnica conclui que a situação atual dessas duas rodovias inviabilizam o fluxo de caminhões com o objetivo de atender ao porto, e portanto, inviabilizam ambientalmente o empreendimento. **Dessa forma, a reestruturação e a duplicação da PR 407, assim como a implantação da Via Arterial I, são pré-condições essenciais, independente das demais solicitações para o estudo da emissão da Licença Prévia do empreendimento** (IBAMA, 2010, p.3, grifo nosso).

Embora os Pareceres Técnicos 231/2009 e 108/2010 e a Nota Técnica 31/2010 elaborados pelos analistas ambientais do IBAMA atestassem a inviabilidade ambiental do empreendimento sem a reestruturação e duplicação da PR 407 e a implantação da Via Arterial I, o despacho do Diretor de Licenciamento Ambiental substituto estabeleceu:

No tocante à questão do acesso rodoviário, entendo que, considerando o documento citado à página nº3 do referido parecer, denominado 'Análise do incremento de tráfego rodoviário durante a instalação do Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná', as vias ora existentes podem suprir a instalação do Terminal, desde que executada as melhorias propostas no documento supracitado. Entendo, no entanto, que a emissão de Licença de Instalação dependerá da comprovação de viabilidade da Via Arterial I, tendo com vista que no mesmo documento, destacou-se que a operação do Terminal depende da conclusão da implantação desta Via e das intervenções de aumento da capacidade da PR 407 (IBAMA, 2010).

A Licença Prévia 376/2010 foi emitida em 12/11/2010, permanecendo a condicionante 2.21 da LP: "Executar e apresentar documento comprobatório das melhorias das vias indicadas no estudo denominado 'Análise do incremento de tráfego rodoviário durante a instalação do Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná,'" e "Apresentar documento comprobatório que garanta a viabilidade da Via Arterial".

O conjunto de argumentos apresentados nas notas técnicas e pareceres aponta a inviabilidade do empreendimento, quando considerado o acesso rodoviário, pois executar melhorias nas rodovias para a instalação do empreendimento não significa viabilizar a operação do mesmo, já que não garante as obras de aumento da capacidade da PR 407, que dependem da Concessionária Ecovia, e a implantação da Via Arterial I. Ainda que a comprovação das melhorias das vias e da viabilidade da Via Arterial tenham sido condições para a obtenção da LI, a LP só poderia ter sido emitida após as exigências estabelecidas nos pareceres técnicos para comprovação da viabilidade ambiental do Terminal.

O Parecer Técnico 02001.000253/2015-93 COPAH/IBAMA analisou especificamente os documentos fornecidos pela empresa para cumprimento da condicionante 2.21 da Licença Prévia, que trata do acesso viário. Para a primeira parte da condicionante "Executar e apresentar documento comprobatório das melhorias das vias indicadas no estudo denominado 'Análise do incremento de tráfego rodoviário durante a instalação do Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná'" foi apresentado um relatório fotográfico, o qual abordava apenas a PR 412, sem detalhamentos. Com o objetivo de atualizar as informações, um novo estudo de tráfego foi realizado em 2014, sobre o qual o parecer destacou que durante a alta temporada:

O resultado do novo estudo indicou que a PR 412 chegaria ao nível E nos dois trechos (Praia de Leste- Ipanema e Ipanema-Shangri-la), o que

significa que a rodovia atingiria sua capacidade. Se o estudo antigo for levado em consideração, o resultado é pior: nível F, que seria um absoluto congestionamento da via (IBAMA, 2015, p. 7).

A conclusão do parecer citado para este item da condicionante é de que o empreendedor não comprovou as melhorias das vias PR 407 e PR 412 recomendando a realização de um novo estudo, contendo diagnóstico completo da situação atual das duas vias e prognóstico de trafegabilidade considerando a instalação e operação do empreendimento, sendo o estudo assinado por um responsável técnico especialista na área.

Para a segunda parte da condicionante “Apresentar documento comprobatório que garanta a viabilidade ambiental da Via Arterial 1.” o empreendedor: i) informou que a Via Arterial I estava sendo licenciada pelo IAP e que já havia ocorrido a licitação para escolha da empresa responsável para elaboração do EIA/RIMA e do projeto executivo da faixa de infraestrutura; ii) encaminhou ao IBAMA uma cópia do Ofício 033/2014 – SEMA/DG, que informou que do ponto de vista ambiental, os estudos realizados até o momento dão conta da viabilidade da obra, devendo apenas ser desenvolvida a melhor solução de engenharia, as medidas mitigadoras e compensatórias a serem executadas; e 3) entregou o estudo de viabilidade ambiental prévia – EVAP – da Via Arterial I, datado de 2007. O parecer constatou que:

o licenciamento ambiental da Via Arterial I está em andamento no IAP. No entanto, o EIA/RIMA ainda não foi elaborado e, muito menos aprovado pelo órgão ambiental estadual. A partir da análise do EIA/RIMA é que será possível avaliar as alternativas tecnológicas e de localização de projeto considerando, inclusive, a hipótese de não execução do projeto. **Nesse sentido, considera-se que somente após a aprovação do estudo ambiental, com a emissão da licença prévia, é que existirão garantias de que o empreendimento será viável ambientalmente** (IBAMA, 2015, p.8, grifo nosso).

Dessa forma a conclusão foi:

Considerando que não foi possível correlacionar as ações executadas nas vias de acesso com as ações propostas no estudo de tráfego de 2009, as quais foram baseadas no diagnóstico do EIA elaborado há 7 anos; considerando que o novo estudo de tráfego apresentou diversas inconsistências; e considerando que ainda não existem garantias que a Via Arterial 1 será viável ambientalmente (a respectiva licença ambiental não foi emitida), **esta equipe entende que a condicionante 2.21 da Licença Prévia nº 376/2010 (renovação) não foi atendida** (...) não foi avaliada a proposta de Programa de Mitigação das Interferências no Sistema Viário, constante no Plano Básico Ambiental, uma vez que a condicionante 2.21 da

Licença Prévia nº 376/2010 solicita informações a respeito de melhorias do acesso viário que devem ser executadas anteriormente a qualquer proposta de mitigação das interferências nas vias de acesso por veículos com origem/destino ao empreendimento (IBAMA, 2015, p.10, grifo nosso).

Em resposta ao Parecer Técnico 02001.000253/2015-93 COPAH/IBAMA o empreendedor elaborou um novo documento no qual demonstrou detalhadamente as melhorias realizadas na PR 407 e na PR 412, argumentou a afirmação do EIA (2008, p. 5-672) sobre a necessidade de reestruturar a PR 407 para atender veículos pesados, e enfatizou que apenas com essas obras a LI do porto poderia ser fornecida pelo IBAMA. O Parecer Técnico 0.2001.001565/2015-14 COPAH/IBAMA, o qual analisou o cumprimento das condicionantes da LP 376/2010 (renovação) e os documentos para emissão da LI do TCPP considerou a condicionante 2.21 parcialmente atendida, concluindo que:

Diante das informações apresentadas, constata-se que a PR-407 e a PR-412 passaram por processos de melhorias ao longo dos últimos anos, como por exemplo, adequações nas alças do viaduto do entrocamento da PR 407 com a BR 277, implantação de passagens em nível para pedestres, redutores de velocidade, sinalização e iluminação.

No que se refere às obras de melhorias, atualmente estão sendo executados viaduto, pontes, passarelas e vias marginais no trecho inicial da PR-407, com previsão de conclusão até dezembro de 2016. As demais obras de melhorias do restante da via, incluindo a sua duplicação, seriam realizadas em momento posterior, com prazo para 2021. Já as obras de melhorias da PR-412 (acostamentos e/ou estacionamentos, passeios e cicloviárias, por exemplo) estão inseridas na licença prévia nº 34879/2013 emitida pelo IAP, sem previsão de início. Por fim, a Via Arterial 1 está ainda em fase inicial de licenciamento ambiental, também no IAP.

**O acréscimo de veículos provocado pelo empreendimento durante a sua fase de instalação pode ser considerado significativo, especialmente quando comparado o fluxo máximo de caminhões do porto (450 por dia) com o fluxo de caminhões estimado para o ano de 2016, na PR-407 (913 por dia no inverno e 765 por dia no verão), considerando o fluxo em ambos os sentidos.**

Além disso, as informações apresentadas demonstram um intenso fluxo de veículos nas vias de acesso ao porto, sendo a PR-407 classificada com níveis de serviço “D” e a PR-412 como “E”. **Mesmo que na grande maioria das simulações realizadas não tenha sido constatada a queda dos níveis de serviço das duas vias após o início da instalação do empreendimento, há que se considerar que as vias já estão próximas de suas capacidades, o que resultaria em um impacto de grande importância, principalmente quando considerados os impactos cumulativos do tráfego gerado pelas obras da Techint e das restrições de movimentação causadas durante as obras de melhorias do trecho inicial da PR-407.**

Por outro lado, o estudo indica que o tráfego de veículos durante a baixa temporada, especialmente durante a madrugada, é relativamente baixo. Nos períodos de alta temporada e de feriados prolongados, apesar de o estudo sugerir a possibilidade de incremento de tráfego durante a

madrugada, essa situação não é recomendável, especialmente no período compreendido entre sexta-feira à noite e segunda-feira de manhã, devido, principalmente, ao aumento do conflito com a grande população de veranistas e consequente aumento de risco de acidentes.

**Diante do exposto, sugere-se a realização de vistoria do IBAMA para verificação em campo das melhorias que foram e que estão sendo realizadas na PR-407 e na PR-412,** de maneira a ratificar as novas informações apresentadas e, assim, opinar sobre o tráfego de caminhões nessas vias de acesso, apenas no período de baixa temporada, fora dos períodos de feriados prolongados.

Considerando o monitoramento e as análises realizadas no âmbito do Programa de Mitigação das Interferências no Sistema Viário e as vistorias técnicas a serem conduzidas pela equipe do IBAMA na área do empreendimento, incluindo as vias de acesso, será avaliada a possibilidade de autorização do tráfego de caminhões, em época de alta temporada, a princípio, apenas no período entre segunda-feira e quinta-feira, das 22 h às 05 h. Esta equipe não recomenda o tráfego de caminhões, independentemente do horário, em períodos de feriado prolongado, incluindo a semana do natal, do réveillon e do carnaval.

**Adicionalmente, sugere-se que o DER-PR seja solicitado a se manifestar oficialmente sobre as condições estruturais da PR-407 após a duplicação, considerando o tráfego esperado de caminhões para atender ao empreendimento na fase de operação.**

**Por fim, esta equipe avalia que um documento efetivamente comprobatório da viabilidade ambiental da Via Arterial 1 necessita ser apresentado (IBAMA, 2015, p.24, grifo nosso).**

Embora o documento tenha concluído que a condicionante foi parcialmente atendida, apontando questões relevantes quanto ao acesso rodoviário ao empreendimento, e tenha solicitado a realização de uma vistoria pelo IBAMA e a manifestação do DER-PR sobre as condições estruturais da PR 407, o Despacho da Coordenadora da COPAH/IBAMA em relação ao Parecer 0.2001.001565/2015-14 COPAH/IBAMA e em concordância com o Coordenador Geral de Transportes, Mineração e Obras Cíveis - CGTMO, destacou:

Quanto às demais pendências apresentadas no parecer, em relação à manifestação do DER sobre as condições estruturais da PR-407 e a comprovação de viabilidade da Via Arterial I, destaco que estas vias darão suporte à operação do empreendimento, conforme consta na documentação do processo. Ainda, sobre a Via Arterial I, consta no processo o Ofício nº 033/2014 – SEMA/DG, da Secretaria de Meio Ambiente do Paraná que informa que os estudos apontam uma possível viabilidade ambiental da referida via. Considerando estes aspectos, entendendo que a conclusão da estrutura de tráfego proposta para atender à operação do Ponto Pontal deve ser condição essencial para a emissão de uma futura Licença de Operação, em especial em relação à Via Arterial I, pois a mesma foi considerada na análise de viabilidade do empreendimento e a operação do mesmo sem a sua existência poderia requerer nova análise considerando novos impactos sobre o tráfego durante a operação (COPAH/IBAMA, 2015, p.1).

E com base nesse documento, a LI 1059/2015 foi emitida, em 05 de maio de 2015, e a condicionante relacionada ao acesso viário passou a ser os cronogramas de finalização da instalação da Via Arterial I e comprovação das melhorias realizadas na via de acesso PR 407 e PR 412. Mais uma vez, as condicionantes estabelecidas pelo IBAMA não são suficientes para comprovar a viabilidade das obras de duplicação da PR 407 e da Via Arterial I, não garantindo que o Porto de Pontal poderá operar após sua instalação. Um exemplo disso é que recentemente o Ministério Público Estadual instaurou uma ação questionando a emissão de Licença Ambiental Simplificado para a obra de duplicação da PR 407.

Cabe ressaltar que a vistoria solicitada pelo Parecer Técnico 0.2001.001565/2015-14 COPAH/IBAMA, que analisou o cumprimento das condicionantes da LP e os documentos para emissão da LI, só foi realizada nos dias 20 e 21 de maio de 2015, sendo essa irrelevante para subsidiar a decisão, já que seu relatório foi entregue após a emissão da LI.

Em se tratando do local escolhido para a implantação do TCPP estar no Município de Pontal do Paraná, em local do Bioma Mata Atlântica e de APP, cercado por UCs Federais, Estaduais e Municipais, por se tratar de um empreendimento portuário em área da União, dentro da Área de Porto Organizado (na época das solicitações de licença) e por conter na área de influência terras indígenas e sítios arqueológicos, os certificados, declarações, anuências, autorizações e consultas aos órgãos interessados deveriam ser solicitadas e apresentadas pelo empreendedor antes da emissão de qualquer licença, a fim de comprovar a viabilidade do empreendimento nessa região,, no entanto esses ritos não foram obedecidos.

Para que o empreendimento pudesse se estabelecer em Pontal do Paraná, na Ponta do Poço, a Prefeitura de Pontal do Paraná forneceu a Certidão de Uso e Ocupação do Solo que foi solicitada pelo órgão ambiental como complementação ao EIA, conforme a Resolução CONAMA nº 237/97, art 10 que estabelece:

§ 1º - No procedimento de licenciamento ambiental deverá constar, obrigatoriamente, a certidão da Prefeitura Municipal, declarando que o local e o tipo de empreendimento ou atividade estão em conformidade com a legislação aplicável ao uso e ocupação do solo e, quando for o caso, a autorização para supressão de vegetação e a outorga para o uso da água, emitidas pelos órgãos competentes. (IBAMA,1997)

Porém, o Município não poderia declarar a conformidade do local e o tipo de empreendimento do Terminal Portuário sem que seu Plano Diretor esteja aprovado. O Município de Pontal do Paraná vem tentando elaborar um Plano Diretor desde



1998. A primeira versão foi encaminhada para a Câmara de Vereadores em 2000 e não foi analisada devido ao encerramento dos trabalhos naquele ano. Em 2001, dois novos planos foram elaborados, o primeiro não foi considerado pelo prefeito José Antônio da Silva e o segundo foi produzido um pouco antes da aprovação do Estatuto das Cidades, o qual o tornou obsoleto. Em 2004 foi elaborado um novo documento em parceria com o Conselho de Desenvolvimento Territorial do Litoral Paranaense – Colit, o qual não foi aprovado pelos vereadores por questões políticas. Em 2007, a nova versão do Plano Diretor foi aprovada pela Câmara de Vereadores, porém reprovada pelo Conselho do Litoral devido a ausência de audiências públicas. Mesmo assim, sem a realização das audiências públicas, muitas emissões de alvarás de construção foram emitidas com base no uso e ocupação do solo estabelecido no Plano Diretor de 2007, conforme afirma o Secretário Luiz Carlos Krezinski, da Secretaria de Habitação e Assuntos Fundiários na Reunião da Comissão Técnica do COLIT, ocorrida em 12 de agosto de 2015 (ATA da Reunião COLIT, 2015, p.6). Cabe salientar, como citado anteriormente, que uma nova versão do Plano está em discussão no Conselho do Litoral e é objeto de questionamentos de membros do conselho devido à falta de diagnósticos adequados e de uma Ação Civil Pública do Ministério Público de Estado do Paraná, a qual alega a falta de participação popular na elaboração do documento e o não atendimento à legislação ambiental. Desde 2008 a dependência da aprovação do Plano Diretor de Pontal para a instalação do TCPP já tinha sido apontada pelo documento protocolizado pela APPA (APPA, 2008a e 2008b) na Audiência Pública e mesmo o parecer da Superintendência do IBAMA/PR já havia mencionado da importância da aprovação do plano para a liberação das obras do porto em documento, o qual afirma que o empreendimento só poderá receber análise apurada que determine sua viabilidade sócio ambiental se for percebido em conjunto ou de forma integrada com o Plano Diretor.

A Lei 11.428/2006, e a Lei do Código Florestal, tanto o texto da Lei nº 4.771/65, vigente até 2012, como a Lei nº 12.651/2012, estabelecem que só poderá ocorrer supressão de vegetação nativa em estágio médio e avançado de regeneração e de APP em caso de obras de utilidade pública<sup>13</sup>. Embora a LP e a LI

---

<sup>13</sup> A Lei 12651/12 entende como utilidade pública:

- a) as atividades de segurança nacional e proteção sanitária;
- b) as obras de infraestrutura destinadas às concessões e aos serviços públicos de transporte, sistema viário, inclusive aquele necessário aos parcelamentos de solo urbano aprovados pelos Municípios, saneamento, gestão de resíduos, energia, telecomunicações, radiodifusão, instalações

para o Terminal Portuário tenham sido concedidas ao empreendedor pelo órgão licenciador com a apresentação do Decreto Estadual nº 1.562/2011, o qual declara utilidade pública as áreas do Macro Zoneamento da área do Porto Organizado de Paranaguá, em que o Terminal Portuário esteve inserido até 2016, a Lei do Código Florestal atual, artigo 3º, inciso VIII e alínea “e”, estabelece que a declaração de utilidade pública do empreendimento deveria ser definida em ato de Chefe do Poder Executivo Federal. Sendo assim, entende-se que o IBAMA não poderia ter emitido a Licença de Instalação sem um Decreto Federal de utilidade pública do empreendimento, pois a sua ausência torna a implantação do Terminal inviável, considerando a necessidade de supressão da vegetação secundária em estágio médio e avançado de regeneração e de APP.

Em decorrência da não observância da necessidade de um Decreto Federal, ficou definido como condicionante 2.1 da Licença da Instalação a apresentação da Declaração de Utilidade Pública da obra do Porto de Pontal, sendo que em 06 de maio de 2016 foi assinado Decreto. Porém o mesmo dispõe apenas da autorização da supressão de vegetação no Bioma Mata Atlântica constante na Lei nº11428/2006, não sendo mencionada a declaração de utilidade pública para a intervenção e supressão em APP, conforme a Lei nº12651/2012:

Art 8º A intervenção ou a supressão de vegetação nativa em Área de Preservação Permanente somente ocorrerá nas hipóteses de utilidade pública, de interesse social ou de baixo impacto ambiental previstas nesta Lei (BRASIL,2012).

Dessa forma, além da emissão equivocada da licença sem a Declaração de Utilidade Pública do empreendimento, a atual declaração não justifica a supressão de APP presente na maior parte da área prevista para a implantação do TCPP.

Devido a presença de UCs Federais, Estaduais e Municipais na área de influência do Porto, conforme a Resolução CONAMA vigente na época nº 13/1990 e como citado anteriormente, os responsáveis pela administração dessas unidades deveriam autorizar a implantação do empreendimento na Ponta do Poço. O

---

necessárias à realização de competições esportivas estaduais, nacionais ou internacionais, bem como mineração, exceto, neste último caso, a extração de areia, argila, saibro e cascalho;

c) atividades e obras de defesa civil;

d) atividades que comprovadamente proporcionem melhorias na proteção das funções ambientais referidas no inciso II deste artigo;

e) outras atividades similares devidamente caracterizadas e motivadas em procedimento administrativo próprio, quando inexistir alternativa técnica e locacional ao empreendimento proposto, definidas em ato do Chefe do Poder Executivo federal;

Município de Pontal do Paraná e o Instituto Ambiental do Paraná - IAP se manifestaram a favor da construção do TCPP mesmo ciente dos impactos que serão causados pela instalação e operação do Terminal. A administração das UCs Federais, o ICMBio, se manifestou no Parecer Nº 01-2008/UCs - Litoral – PR em relação ao EIA, sugerindo complementações ao estudo, mas não se posicionou claramente em relação a implantação do empreendimento, ocorrendo a emissão das licenças sem a autorização da administração dessas unidades.

Pelo empreendimento se tratar de um Terminal de Uso Privado e devido aos quesitos ligados a sua localização anuência da ANTAQ e do Conselho de Desenvolvimento Territorial do Litoral – COLIT e autorizações da Secretaria do Patrimônio da União – SPU e da Marinha do Brasil são necessárias. No caso, em 2008 a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA (APPA, 2008a e 2008b) protocolizou na Audiência Pública um documento apontando as inúmeras pendências legais do projeto do Terminal Portuário, entre elas a necessidade da autorização da SPU, da anuência da ANTAQ e anuência ou autorização da Marinha do Brasil. Na mesma Audiência foi protocolizado pelo COLIT o Ofício 35/2008, no qual se transcorre sobre necessidade de anuência prévia do COLIT para quaisquer edificações em áreas de restrição conforme Decreto 828/07, concluindo que “o licenciamento do empreendimento Terminal Portuário Porto de Pontal – TCPP pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis – IBAMA, só poderia ter continuidade após as análises e eventual Anuência Prévia deste Conselho de Desenvolvimento Territorial do litoral Paranaense – COLIT” (COLIT, 2008, p.3) e solicitando a suspensão do procedimento até a manifestação do conselho. Mesmo com as recomendações da APPA (APPA, 2008a e 2008b) e do COLIT, e considerando a necessidade dessas anuências e autorização para se verificar a viabilidade ambiental do empreendimento, a emissão da Licença Prévia foi realizada, sendo as anuências do SPU, ANTAQ e Marinha exigidas apenas como condicionantes da LP, já a anuência prévia do COLIT nunca foi solicitada formalmente pelo órgão ambiental ao empreendedor.

A presença de sítios arqueológicos e terras indígenas na área de influência do TCPP exige a participação e a autorização do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Natural – IPHAN e da Fundação Nacional do Índio – FUNAI no procedimento de licenciamento. O IPHAN se manifestou positivamente em relação ao empreendimento, já a participação da FUNAI não foi solicitada antes da emissão da Licença Prévia sendo objeto de discussões judiciais. Foi considerado pelo

Tribunal Regional Federal - 4ª Região que não havia necessidade de anular a licença, já que a FUNAI poderia ainda ser chamada para participar do licenciamento. Porém a FUNAI não foi oficialmente consultada pelo órgão ambiental para a emissão da Licença de Instalação, conforme prevê a Portaria Interministerial nº 60/2015, dessa forma o juízo de Paranaguá resolveu suspender os efeitos da Licença de Instalação nº1059/2015 até que seja solicitada, nos autos do processo administrativo, a manifestação da FUNAI.

A Resolução CONAMA 237/97, art. 4, estabelece em seu parágrafo primeiro:

§ 1º - O IBAMA fará o licenciamento de que trata este artigo após considerar o exame técnico procedido pelos órgãos ambientais dos Estados e Municípios em que se localizar a atividade ou empreendimento, bem como, quando couber, o parecer dos demais órgãos competentes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, envolvidos no procedimento de licenciamento.(BRASIL, 1997)

A não participação de instituições como o ICMBio, a SPU, a ANTAQ, a Marinha do Brasil, o COLIT, o IPHAN e da FUNAI, envolvidas no procedimento de licenciamento do TCPP, contraria tal resolução.

Ao analisarmos o local escolhido para a implantação do empreendimento, um assunto relevante é o questionamento da titularidade da área destinada a construção do Terminal Portuário. Em 1949 o Estado do Paraná transmitiu a propriedade de uma área de terras devolutas em Pontal do Sul para o Município de Paranaguá. Em meados de 1950 o município transmitiu essa área para a empresa privada Empresa Balneária Pontos do Sul para que iniciasse a povoação do local e criasse a Cidade Balneário do Pontal do Sul, sem interesse de exploração da atividade portuária. E após, a área prevista para o porto foi transmitida para a JCR Administração e Participações Ltda. Devido a intensão de implantação do TCPP, a comunidade e a APPA (APPA, 2008a e 2008b) protocolizaram documentos no dia da Audiência Pública, realizada em 30 de setembro de 2008 questionando a titularidade da área pela Empresa Balneária Pontal do Sul. Em março de 2015, quando o Terminal Portuário já possuía Licença Prévia, esse assunto voltou a ser questionado através do requerimento de abertura da Comissão Parlamentar de Inquérito da Ocupação Fundiária de Pontal do Paraná pelo Deputado Fernando em decorrência do pedido formulado pelo Sindicato dos Estivadores de Paranaguá e Pontal do Paraná-SINDESTIVA para “apurar as denúncias de possíveis ilegalidades, fraudes e irregularidades em desfavor da população do Município de Pontal do

Paraná, ferindo direitos e garantias individuais e coletivas, no processo de ocupação de áreas, vinculadas a direitos legais transgeracionais”, conforme a justificativa do Projeto de Resolução nº 37/2015. Juntaram-se diversas ações judiciais, com destaque para as ações envolvendo a Empresa Balneária Pontal do Sul Ltda., responsável pelo TCPP. O Relatório concluiu que “não foi possível comprovar até o presente momento, a partir dos fatos narrados acima e da documentação trazida a esta CPI, a existência de irregularidades, muito embora haja indícios”. Porém o tema está sendo tratado pela ação judicial nº 500.49.48-82.2014.4.04.7008, que tramita na Justiça Federal de Paranaguá e pelo protocolo nº 13.258.571-1, na Secretaria de Planejamento e Coordenação Geral do Estado do Paraná, que culminou em processo administrativo. Dessa forma, deve-se considerar que o fato da área do TCPP estar em litígio (FIGURA 05) já torna o empreendimento ambientalmente inviável. Além disso, conforme o Manual de Procedimentos para Licenciamento Ambiental Federal do IBAMA (2002, p. 3-9) “Nenhuma autorização ou licença poderá ser emitida pelo IBAMA sem que o empreendedor comprove a titularidade da propriedade”, o que demonstra que o processo de licenciamento ambiental não poderia estar em andamento e o empreendedor não poderia ter obtido a Licença Prévia e de Instalação.

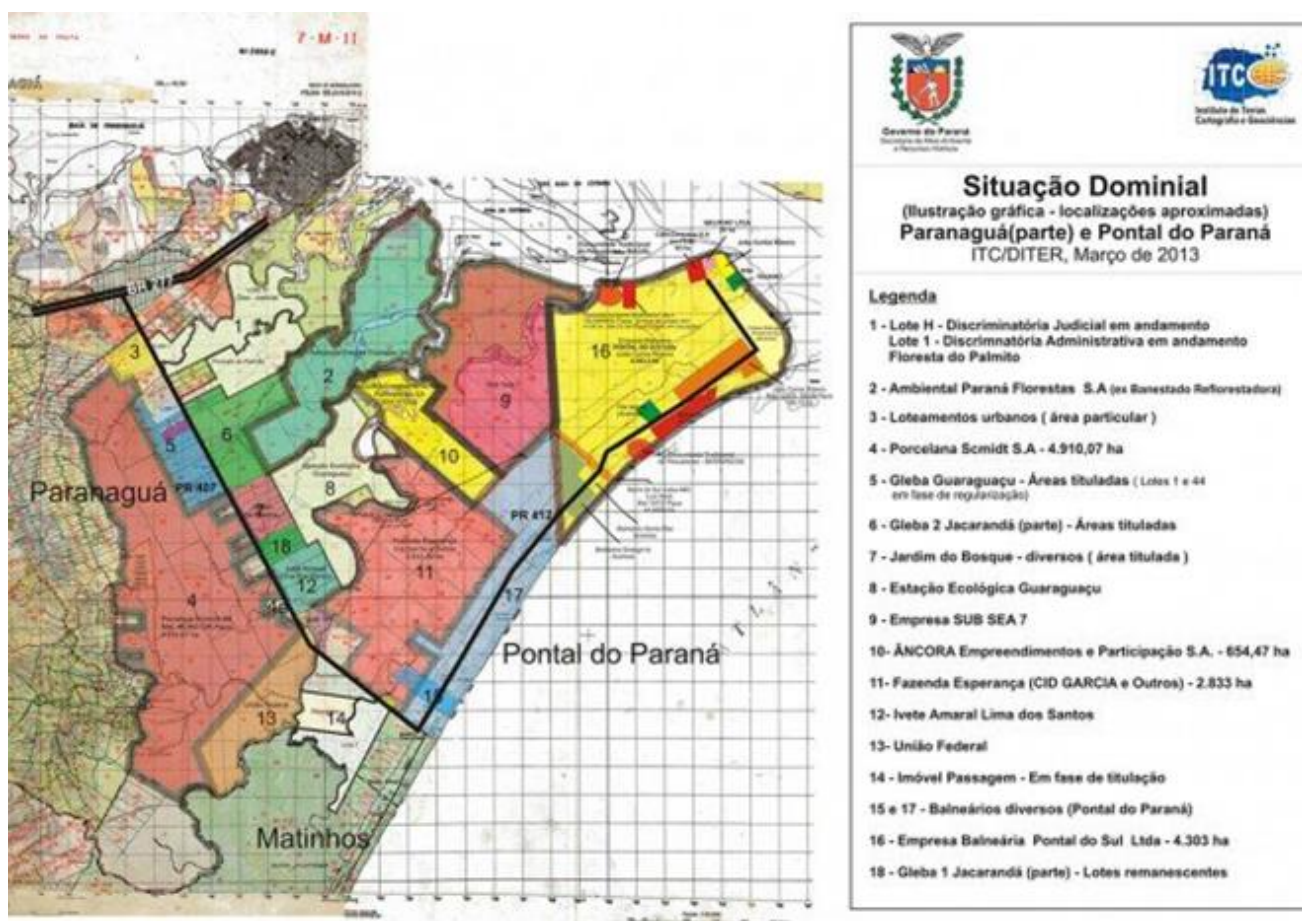


FIGURA 05. SITUAÇÃO DOMINIAL DO MUNICÍPIO DE PONTAL DO PARANÁ, EM AMARELO, ÁREA DA EMPRESA BALNEÁRIA PONTAL DO SUL LTDA EM LITÍGIO. FONTE: ITCG, 2013.

Após a apresentação e discussão das inconsistências técnicas e jurídicas encontradas no estudo de caso do procedimento de licenciamento do TCPP, segue abaixo as conclusões e recomendações.

## 5 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Muitos foram os incentivos do Governo Federal para novos investimentos no setor portuário desde 1993, através da Lei de Modernização dos Portos, passando por Programas como o PAC e o PIL e pela nova Lei dos Portos, a qual permitiu que mais de 80% das instalações do Sistema Portuário Nacional seja atualmente composta por terminais privados. No litoral do Paraná, dois terminais de uso privado estão em fase de licenciamento ambiental, dentre eles o Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná – TCPP, analisado nesse estudo.

O processo de licenciamento ambiental do TCPP teve seu início em 2005, passados 11 anos o empreendimento está em fase de instalação e em busca de

atender as pendências para obter na Licença de Operação. Nesse contexto, muitas inconsistências técnicas e jurídicas foram apontadas no estudo até a emissão da Licença de Instalação e no último ano, tem-se presenciado a ocorrência de muitos eventos que influenciam diretamente a implantação do TCPP. Diante disso, resgata-se a hipótese de que houve, em certa medida, influência política no procedimento de licenciamento do TCPP e observam-se as inconsistências levantadas e suas consequências ao processo:

- O TR para a elaboração do EIA, definido pelo IBAMA, poderia ter especificado os critérios e parâmetros exigidos para a elaboração do EIA/RIMA de um empreendimento que pretende se estabelecer em um local de relevante importância para a conservação, assim considerado em âmbito estadual e federal. As lacunas no TR permitiram que o empreendedor avaliasse os itens pertinentes ao documento da maneira como considerou apropriado, sendo que a deficiência nos diagnósticos refletiu diretamente nas previsões e avaliação da relevância dos impactos, nas medidas mitigadoras e programas necessários.

- O EIA, embora abrangente, necessitou de complementações que foram apontadas pelo meio científico, pela população e por algumas instituições envolvidas no processo devido a abordagem considerada superficial em temas específicos e pela desconsideração da relevância ambiental da região. Ao mesmo tempo em que a ausência de informações relevantes pode favorecer a comprovação da viabilidade ambiental, a presença de dados técnico-científicos pode esconder a ineficiência dos estudos.

- O empreendedor não apresentou a autorização da captura, coleta e transporte de material biológico para a realização do estudo de fauna, a qual deve ser solicitada ao próprio IBAMA, e o órgão ambiental aceitou o estudo.

- Nas Audiências Públicas foram realizados muitos questionamentos sobre o EIA, principalmente em relação ao meio socioeconômico, porém a maior parte das respostas não chegou às comunidades como complementação do estudo. Isso indica que o papel das audiências foi o de cumprir os requisitos exigidos por lei, podendo, ainda, assumir um papel de promoção do empreendimento como o fator de desenvolvimento local.

- Informações, avaliações de peritos e documentos pertinentes a fase de diagnóstico e relevantes na verificação da viabilidade ambiental do empreendimento foram desconsiderados ou colocados como condicionantes das Licenças Prévia e de Instalação.

- A consulta às instituições interessadas no procedimento de licenciamento, como processo integrante da avaliação da viabilidade ambiental do empreendimento, deveria ser realizada antes da emissão das licenças, porém foram colocadas como condicionantes da LP ou ne mesmo solicitadas.

- Foram aceitos documentos considerados inválidos, como a Certidão do Município de Pontal de conformidade com a legislação da uso e ocupação do solo e a Declaração de Utilidade Pública dada a Área de Porto Organizada através de Decreto Estadual

- Foram desconsiderados os pareceres dos próprios analistas do IBAMA, sendo que independente do posicionamento tomado por eles, as decisões que prevaleceram dentro da instituição foram a favor das emissões das licenças, havendo situações que a licença foi emitida antes do parecer e da vistoria de atendimento as condicionantes.

- A comprovação da titularidade da propriedade é indispensável para a emissão de licenças ambientais. A titularidade da área pelo empreendedor está sendo questionada e embora ocorra o litígio, o que compromete significativamente a viabilidade ambiental do empreendimento, o órgão licenciador não se manifestou em relação a esse quesito.

Após a emissão da Licença de Instalação em maio de 2015, foi possível perceber um esforço em colocar na agenda pública assuntos relacionados a implantação do Terminal Portuário. Como o processo de apreciação do Plano Diretor de Pontal do Paraná no Colit, a alteração da poligonal da Área do Porto Organizado, a assinatura do Decreto Federal de Utilidade Pública do TCPP, a aprovação do ZEE - Litoral, e a finalização do EIA/RIMA e as Audiências Públicas da Faixa de Infraestrutura, previstas para o final de 2016.

Diante do cenário apresentado, envolvendo o licenciamento ambiental do TCPP, pode-se concluir que houve certa inobservância ou flexibilização dos protocolos dentro o procedimento de licenciamento ambiental por parte do órgão licenciador, não cumprindo sua função de executar e fazer executar a política e as diretrizes governamentais fixadas para o meio ambiente. Externamente a isso, iniciativas políticas buscaram modificar as situações que travam o progresso do empreendimento, principalmente após a emissão da LI, para a obtenção da LO.

O estudo evidencia que é imprescindível o acompanhamento dos procedimentos de licenciamento ambiental, não só pelo Ministério Público, mas por toda a sociedade, para garantir a transparência em todas as etapas do processo.



Com base nas contradições envolvendo o processo de licenciamento do TCPP, Processo nº 02001.007335/2005-97, sugere-se ao IBAMA a reconsideração em relação à emissão das licenças prévia e de instalação dentro do procedimento de licenciamento ambiental do TCPP.

## REFERÊNCIAS

AMB. Estudo de Impacto Ambiental – EIA do Terminal Portuário localizado no município de Pontal do Paraná, PR. AMB Planejamento Ambiental Biotecnologia LTDA. 2008.

ANTAQ, 2006. Manual de Licenciamento Ambiental de Portos. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/meioambiente/manuallicenciamentoambientalportos.pdf>> Acesso em: 02.08.2016.

ANTAQ, 2011, O Porto Verde: modelo ambiental portuário. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Edição Atualizada. Brasília – DF.

ANTAQ, 2012; Porto de Antonina. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/Portos/2012/Antonina.pdf>> Acesso em 15.08.2016.

ANTUNES, Paulo de Bessa. Política Nacional do Meio Ambiente – PNMA: Comentários à Lei 6.938, de 31 de agosto de 1981. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2005.

ANTUNES, P.B.. Direito ambiental. 14. ed. São Paulo: Atlas, 2012.

APPA, Impugnação 1 – referente às vias de acesso por mar. Paranaguá – PR. 2008a

APPA, Impugnação 2 – referente às vias de acesso por terra/ por mar, titularidade das áreas, Planos de Zoneamento Portuário do município de Pontal do Paraná e extensão legal do projeto. Paranaguá- PR, 2008b

APPA, 2013. História do Porto de Antonina. Disponível em <<http://www.portosdoparana.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=27>> Acesso em: 20.09.2016.

ARAÚJO, S.M.V.G. Vinte e cinco anos da Lei da Política Nacional do Meio Ambiente. Revista Plenarium, Vol 5 (5): 236-243, 2008

ARAÚJO, F.H.C.B. Sistema Portuário Brasileiro: evolução e desafios. Trabalho de Conclusão de Curso Especialização em Engenharia e Gestão Portuária. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis – SC, 2013.

BRASIL, 1981. Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional de Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L6938.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6938.htm)> Acesso em: 02.08.2016.

BRASIL, 1986. Conselho Nacional de Meio Ambiente. Resolução nº 01, de 23 de janeiro de 1986. Estabelece as definições, as responsabilidades, os critérios básicos e as diretrizes gerais para uso e implementação da Avaliação de Impacto Ambiental como um dos instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res86/res0186.html>>. Acesso em: 02.08.2016.

BRASIL, 1987. Conselho Nacional de Meio Ambiente. Resolução nº 009, de 03 de dezembro de 1987. Disponível em: < <http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res87/res0987.html>>. Acesso em: 02.08.2016.

BRASIL. 1988. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm)> Acesso em: 02.08.2016.

BRASIL, 1990. Conselho Nacional de Meio Ambiente. Resolução nº 13, de 06 de dezembro de 1990. Disponível em:< <http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res90/res1390.html>>. Acesso em: 02.08.2016.

BRASIL, 1990. Decreto Federal nº 99274, de 6 de junho de 1990. Regulamenta a Lei nº 6.902, de 27 de abril de 1981, e a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que dispõem, respectivamente sobre a criação de Estações Ecológicas e Áreas de Proteção Ambiental e sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, e dá outras providências. Disponível em: < <http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=328>> Acesso em: 02.08.2016.

BRASIL, 1997. Conselho Nacional de Meio Ambiente. Resolução nº 237, de 19 de dezembro de 1997. Estabelece a revisão dos procedimentos e critérios utilizados no licenciamento ambiental, de forma a efetivar a utilização do sistema de licenciamento como instrumento de gestão ambiental, instituído pela Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em:< <http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res97/res23797.html>>. Acesso em: 02.08.2016.

BRASIL, 2000. Lei nº 9985 de 18 de julho de 2000. Regulamenta o art. 225, § 1º, incisos I, II, III e VII da Constituição Federal, institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza e dá outras providências. Disponível em < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9985.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9985.htm)> Acesso em 02.08.2016.

BRASIL, 2001. Lei 10257 de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LEIS\\_2001/L10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm)> Acesso em 02.08.2016.

BRASIL, 2006. Lei nº 11428/2006, 22 de dezembro de 2011. Dispõe sobre a utilização e proteção da vegetação nativa do Bioma Mata Atlântica, e dá outras providências. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2006/lei/l11428.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/lei/l11428.htm)> Acesso em 02.08.2016.

BRASIL, 2010. Conselho Nacional de Meio Ambiente. Resolução nº 428, de 17 de dezembro de 2010. Dispõe, no âmbito do licenciamento ambiental sobre a autorização do órgão responsável pela administração da Unidade de Conservação (UC), de que trata o § 3º do artigo 36 da Lei nº 9.985 de 18 de julho de 2000, bem como sobre a ciência do órgão responsável pela administração da UC no caso de

licenciamento ambiental de empreendimentos não sujeitos a EIA-RIMA e dá outras providências. Disponível em: <  
<http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=641>>. Acesso em:  
 02.08.2016.

BRASIL, 2012. Lei nº 12651, 25 de maio de 2012. Dispõe sobre a proteção da vegetação nativa; altera as Leis nºs 6.938, de 31 de agosto de 1981, 9.393, de 19 de dezembro de 1996, e 11.428, de 22 de dezembro de 2006; revoga as Leis nºs 4.771, de 15 de setembro de 1965, e 7.754, de 14 de abril de 1989, e a Medida Provisória nº 2.166-67, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências. Disponível em <  
[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12651.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12651.htm)> Acesso em  
 02.08.2016.

BRASIL, 2013. Lei nº 12815 de 05 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências.. Disponível em <  
[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm)> Acesso  
 em 02.08.2016.

BRASIL, 2016. Decreto Federal sem número, de 11 de fevereiro de 2016. Define a área do Porto Organizado de Paranaguá, no Estado do Paraná.. Disponível em: <  
[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2016/Dsn/Dsn14304.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2016/Dsn/Dsn14304.htm)>  
 Acesso em: 02.08.2016.

BRASIL, 2016. Decreto Federal sem número, de 6 de maio de 2016. Declara de utilidade pública obra essencial de infraestrutura portuária de interesse nacional destinada ao serviço público de transporte marítimo. Disponível em: <  
[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2016/Dsn/Dsn14384.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2016/Dsn/Dsn14384.htm)>  
 Acesso em: 02.08.2016.

BRASIL, 2016. Programa de Aceleração do Crescimento. Disponível em <  
<http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac>> Acesso em: 29.09.26

BRASIL, 2016. Programa de Investimento em Logística. Disponível em <  
<http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/programa-de-investimento-em-logistica>  
 > Acesso em: 29.09.26

BRITEZ, R.M. e PRESTES, M. Carta de Vegetação. InBioVeritas – SPVS. Curitiba, 2015.

CARMO, A.L. E SILVA, A. S., 2013. Licenciamento ambiental federal no Brasil: perspectiva histórica, poder e tomada de decisão em um campo em tensão. Disponível em<<http://confins.revues.org/8555>> Acesso em: 26.09.2016

CAOPMA. Análise e Parecer Técnico do Estudo Prévio de Impacto Ambiental – EPIA e seu respectivo Relatório de impacto Ambiental – RIMA. Curitiba – PR, 2008.

COLIT. Ofício 35/2008. Curitiba – PR, 2008.

COLIT. ATA da 1ª Reunião da Comissão Técnica do COLIT. Ata da reunião Ordinária do Conselho do Litoral – Colit, realizada no dia 20 de Agosto de 2015, às 9h, sob a Presidência do Sr., e secretariada pelo Sr.-Secretário Executivo. Curitiba – PR, 2015.

CORREIO ATLÂNTICO, 2012. Disponível em <<http://www.correioatlantico.com/site/2012/01/br-101-e-porto-de-pontal-na-agenda-do-governo-estadual-em-2012/>> Acesso em: 10.09.2016

CORREIO DO LITORAL, 2015. Disponível em <<https://correiodolitoral.com/10525/noticias/noticiario/pontal-do-parana/justica-suspende-aprovacao-do-plano-diretor-de-pontal>> Acesso em 02/09/2016.

CORREIO DO LITORAL, 2015. Disponível em <<https://correiodolitoral.com/10092/noticias/noticiario/pontal-do-parana/votacao-do-plano-diretor-de-pontal-do-parana-e-adiada-no-colit>> Acesso em 02/09/2016.

CUNICO, C. (Org.). Zoneamento Ecológico - Econômico do estado do Paraná: fase litoral. Curitiba: ITCG, 2016.

DELGADO, J.A, 2002. Aspectos constitucionais do direito ambiental. In: As vertentes do direito constitucional compentorâneo. MARTINS, I.G.S (Coord).Disponível em: <<http://bdjur.stj.jus.br//dspace/handle/2011/16087>> Acesso em: 05.09.2016.

DER/PR. Ofício DG/AP nº 111/2008. Curitiba – PR, 2008.

DER/PR. Informação DG- DER/PR nº 298/2009. Condições de Suporte Estrutural das Rodovias PR-412 e PR-407 para atendimento do Porto Pontal. Curitiba – PR, 2009.

DERANI, Cristiane.Direito ambiental econômico.São Paulo: Max Limonad, p.215, 1997.

ESTADÃO, 2013. Disponível em <<http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,porto-de-paranagua-esta-proximo-de-um-colapso-operacional,169241e>> Acesso em: 10.09.2016.

ESTADES, Naína Pierri. Litoral do Paraná: entre a riqueza natural e a pobreza social. In: Desenvolvimento e Meio Ambiente, Editora UFPR: 8, p. 25-41, 2003.

FARRANHA, A.C., FREZZA, C.S & BARBOSA, F.O., 2015. Nova Lei dos Portos: Desafios Jurídicos e perspectivas de investimento. Disponível em <<http://www.scielo.br/pdf/rdgv/v11n1/1808-2432-rdgv-11-1-0089.pdf>> Acesso em 02.09.2016

FEITAL, M.S; FERREIRA, L.C. O Papel Político da Ciência na definição dos Impactos e Riscos Ambientais. Anais da 2ª Conferência da REDE de Língua Portuguesa de Avaliação de Impactos 1º Congresso Brasileiro de Avaliação de Impacto, São Paulo-SP, 2012

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. Curso de direito ambiental brasileiro. São Paulo: Saraiva, 2012.

FONSECA, W. & BITAR, O. Y. Critérios para delimitação de áreas de influência em estudos de impacto ambiental. Anais do 2º Conferencia da REDE de Língua Portuguesa de Avaliação de Impactos e 1º Congresso Brasileiro de Avaliação de Impacto, São Paulo- SP, 2012.

GAZETA DO POVO, 2008. Disponível em <<http://www.gazetadopovo.com.br/economia/projeto-de-porto-publico-em-pontal-e-interrompido-b5u8ffgdmbr2g0oldsjbibsjy>> Acesso em: 10.09.2016

GAZETA DO POVO, 2016. O risco ambiental da expansão de áreas portuárias no litoral. Disponível em <<http://www.gazetadopovo.com.br/opiniaio/artigos/o-risco-ambiental-da-expansao-de-areas-portuarias-no-litoral-55f5f0zi39btz9paxzaih53mh>> Acesso em 02.08.2016.

GHG PROTOCOL, 2016. Disposnível em <<http://www.ghgprotocolbrasil.com.br/usina-de-belo-monte-o-licenciamento-ambiental-no-brasil-precisa-ser-levado-a-serio-entrevista-andre-aroeira-pacheco?locale=pt-br>> Acesso em 09.10.2016

GIBERTONI, C.A.C, 2000. A Lei de Modernização dos Portos. Disponível em <[http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=1959](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=1959)> Acesso em : 02.09.2016.

GIL, A.C. Como Elaborar Projetos de Pesquisa? Editora Atlas: 4ª ed. São Paulo, 2002

GOES, L.M., 2014. Grandes Obras de Infraestrutura no Município de Pontal do Paraná no Litoral do Paraná. Disponível em < <http://6cieta.org/arquivos-anais/eixo5/Liz%20Meira%20Goes.pdf>> Acesso em: 25.08.2016

GOES, L.M. Conservação E Grandes Empreendimentos De Infraestrutura No Litoral Do Paraná: A Ferrovia Lapa-Paranaguá. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Paraná, 2014

HONAISSER. Anais do Encontro Toledo de Iniciação Científica Prof. Dr. Sebastião Jorge Chammé - Centro Universitário Antônio Eufrásio de Toledo de Presidente Prudente, SP, Vol. 5 (5):15, 2009.

IBAMA, 2006. Relatório Vistoria 16/2006 – COTRA/CGTMO/DILIC. Vistoria técnica no Terminal Portuário TERPAR. Brasília – DF.

IBAMA, 2007. Instrução Normativa 146/2007. Estabelece critérios para procedimentos relativos ao manejo de fauna silvestre (levantamento, monitoramento, salvamento, resgate e destinação) em áreas de influência de empreendimentos e atividades consideradas efetiva ou potencialmente causadoras de impactos à fauna sujeitas ao licenciamento ambiental, como definido pela lei n.º 6938/81 e pelas Resoluções CONAMA n.º 001/86 e n.º 237/97. Disponível em < [https://www.mprs.mp.br/areas/gapp/arquivos/instrucao\\_normativa\\_IBAMA\\_n146\\_2007.pdf](https://www.mprs.mp.br/areas/gapp/arquivos/instrucao_normativa_IBAMA_n146_2007.pdf)> Acesso em 02.08.2016.

IBAMA, 2008. MEMO Nº 115/2008 NLA/SUPES/IBAMA/PGUÁ. EIA/Terminal Portuário Pontal do Paraná. Paranaguá-PR.

IBAMA, 2009. Parecer Técnico nº 231/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA Análise do EIA/RIMA do empreendimento denominado Terminal Portuário Porto Pontal, localizado em Pontal do Paraná, PR. Processo nº 02001.007335/2005-97. Brasília – DF.

IBAMA, 2009. Ofício 308/2009 – CGTMO/DILIC/IBAMA. Brasília – DF.

IBAMA, 2010. Nota Técnica 31/2010. Resposta à Carta nº 002/2010 – PPPIE (Porto Pontal). Brasília – DF.

IBAMA, 2010. Parecer Técnico 108/2010 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA. Análise das complementações do EIA/RIMA referentes ao Terminal Portuário Porto Pontal, Pontal do Paraná/PR, em resposta às Cartas nº 002/2010 – PPPIE e nº 005/2010 – PPPIE. Processo nº 02001.007335/2005 – 97.

IBAMA, 2015. Despacho. Licenciamento Ambiental do Terminal Portuário Porto Pontal. Brasília – DF.

IBAMA, 2015. Parecer Técnico 02001.000253/2015-93 COPAH/IBAMA. Análise dos documentos apresentados em atendimento à condicionante 2.21 da Licença Prévia nº 376/2010, renovada em 11/03/13, referente ao empreendimento Terminal Portuário Pontal do Paraná. Processo nº 02001.007335/2005-97. Brasília – DF.

IBAMA, 2015. Parecer Técnico PAR. 02001.001903/2015-18 COPAH/IBAMA. Análise dos documentos técnicos relativos a Flora no contexto do atendimento das condicionantes da Licença Prévia nº 376/2010 (renovação) e da solicitação de Licença de Instalação para o empreendimento Terminal Portuário Pontal do Paraná, sob responsabilidade do empreendedor Porto Pontal Paraná Importação e Exportação SA. Processo nº 02001.007335/2005-97. Brasília – DF.

IBAMA, 2015. Parecer Técnico PAR. 02001.001565/2015-14 COPAH/IBAMA. Análise do atendimento das condicionantes da Licença Prévia nº 376/2010 (renovação) e dos demais documentos relacionados à solicitação de Licença de Instalação para o empreendimento Terminal Portuário Pontal do Paraná, sob responsabilidade do empreendedor Porto Pontal Paraná Importação e Exportação SA. Processo nº 02001.007335/2005-97. Brasília – DF.

IBAMA, 2015. OF 02001.012346/2015-61 DILIC/IBAMA. Brasília – DF.

IBAMA, 2016. Parecer Técnico PAR. 02001.001263/2016-27 COPAH/IBAMA. Análise das complementações ao inventário e aos programas de flora, apresentadas em atendimento ao Parecer nº 02001.001903/2015-18 COPAH/IBAMA, para subsidiar a análise no âmbito da solicitação de emissão de ASV, para o Terminal Portuário Pontal do Paraná. Processo nº 02001.007335/2005-97. Brasília – DF.

ICMBio, 2010 . Plano de Ação Nacional para a Conservação do Mamíferos da Mata Atlântica Central. Disponível em <http://www.icmbio.gov.br/portal/images/stories/docs-plano-de-acao/pan-mamiferos-da-mata-atlantica/sumario-executivo-mamac-site.pdf> > Acesso em 01.07.2016.

ICMBio, 2012. Plano de Ação Nacional para Conservação de Anfíbios e Répteis Ameaçados na Região Sul do Brasil. Disponível em <

<http://www.icmbio.gov.br/portal/images/stories/docs-plano-de-acao/pan-herpetofauna-sul/sumario-herpetofaunasul-web.pdf>> Acesso em 01.07.2016.

ICMBio, 2014. Plano de Ação Nacional para a Conservação das Aves da Mata Atlântica. Disponível em< <http://www.icmbio.gov.br/portal/images/stories/docs-plano-de-acao/pan-aves-da-mata-atlantica/matriz-planejamento-aves-da-mata-atlantica.pdf>> Acesso em 01.07.2016

IPARDES, 2016. Disponível em:< <http://www.ipardes.pr.gov.br/imp/index.php>> Acesso em: 23.09.2016

LIMA J.P.C, ANTUNES, M.T.P., MENDONÇA NETO, O.R., PELEIAS, I.R. Estudos de caso e sua aplicação: proposta de um esquema teórico para pesquisas no campo da contabilidade. Revista de Contabilidade e organizações 6 (14): 127-144. 2012.

LOBO, C.A.S., 2000. Os terminais Portuários Privativos na Lei Nº 8630/93. Disponível em <<http://www.loboeibeas.com.br/archives/1665>> Acesso em: 02.09.2016.

MACHADO, P.A.L. 2004. Princípio da precaução no direito brasileiro e no direito internacional e comparado. In: VARELLA, Marcelo Dias; PLATIAU, Ana Flávia Barros. Princípio da precaução. Belo Horizonte: Del Rey, 2004 (Coleção Direito ambiental em debate).

MACHADO, P.A.L, 2013. Direito Ambiental Brasileiro. 21ªed. São Paulo: Malheiros Editores.

MARBRASIL, 2016. Disponível em: <<http://www.marbrasil.org/?p=1584>> Acesso em: 23.09.2016

MARTINS DE ARAUJO, L. C, 2010. Princípios Jurídicos do Direito Ambiental. Revista da AGU , v. 106, p. 1.

MATER NATURA, 2008. Ofício MN 88/2008. Curitiba-PR

MATTOS, K.M.C e FERRETI JUNIOR, N.J., Desenvolvimento Econômico versus desenvolvimento Sustentável.In: ENCONTRO DE ENERGIA NO MEIO RURAL, 3., 2000, Campinas. Disponível em : <[http://www.proceedings.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=MSC0000000022000000200004&lng=en&nrm=abn](http://www.proceedings.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=MSC0000000022000000200004&lng=en&nrm=abn)>. Acesso em: 10.09.2016

MMA, 2002. Guia de Procedimentos do Licenciamento Ambiental Federal – Documento de Referência. Disponível em:<[http://www.mma.gov.br/estruturas/sqa\\_pnla/\\_arquivos/Procedimentos](http://www.mma.gov.br/estruturas/sqa_pnla/_arquivos/Procedimentos)> Acesso em 02.08.2016

MMA, 2006. Plano Estratégico Nacional de Áreas Protegidas - PNAP, Decreto nº 5758, de 13 abril de 2006, Secretaria de Biodiversidade e Florestas, Brasília - DF.



MMA, 2007. Áreas Prioritárias para a Conservação, Uso Sustentável e Repartição de Benefícios da Biodiversidade Brasileira: Atualização – Portaria MMA nº 09, de 23 de janeiro de 2007, Brasília - DF.

MMA, 2009. Cartilha do Licenciamento Ambiental. Disponível em: <[http://www.mma.gov.br/estruturas/dai\\_pnc/\\_arquivos/pnc\\_caderno\\_licenciamento\\_ambiental\\_01\\_76.pdf](http://www.mma.gov.br/estruturas/dai_pnc/_arquivos/pnc_caderno_licenciamento_ambiental_01_76.pdf)> Acesso em: 10.09.2016

MMA, 2016. Disponível em < <http://www.mma.gov.br/gestao-territorial/gerenciamento-costeiro/a-zona-costeira-e-seus-multiplos-usos>> Acesso em: 03/09/2016.

MILARÉ, E. Princípios fundamentais do direito do ambiente. Revista Justitia – vols. 181/184 – jan/dez 1998.

MILARÉ, Edis. Direito do ambiente: a gestão ambiental em foco: doutrina, jurisprudência, glossário. 5. ed. rev. atual. ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2007.

MPF – 6º CCR, 2009. Nota nº1/2009. Análise dos EIA e RIMA do empreendimento “Terminal Portuário de Pontal Paraná”, relativa aos impactos socioeconômicos às populações e comunidades locais. Londrina – PR.

MPF – 4º CCR, 2013. Parecer Técnico nº 210/2012 – 4º CCR. Meio ambiente. Licenciamento ambiental. Infraestrutura. Porto. Terminal Portuário. Pontal do Paraná/PR. Análise documental. EIA.

MPPR, 2016. Disponível em <<http://www.mppr.mp.br/modules/noticias/article.php?storyid=6830>> Acesso em: 27.09.2016.

MP, 2016. Ministério do Planejamento. Disponível em <<http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac>> Acesso em: 03/09/2016.

O ECO, 2016. Disponível em <<http://www.oeco.org.br/reportagens/lei-de-licenciamento-ja-sofre-resistencias/>> Acesso em 02.09.2016

OLIVEIRA, A.I.A.,1999. O licenciamento Ambiental, São Paulo: Editora Iglu.

PARANÁ, 2007. Decreto Estadual 828 de 16 de maio de 2007. Altera a composição do Conselho de Desenvolvimento Territorial do Litoral Paranaense, instituído pelo Decreto nº 4.605/1984 e vinculado à Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos-SEMA. Curitiba – PR.

PARANÁ, 2009. Resolução Conjunta SEMA/IAP nº 005/2009, Estabelece e define o mapeamento das Áreas Estratégicas para a Conservação e a Recuperação da Biodiversidade no Estado do Paraná e dá outras providências. Disponível em <[http://www.iap.pr.gov.br/arquivos/File/Legislacao\\_ambiental/Legislacao\\_estadual/RESOLUCOES/RESOLUCAO\\_SEMA\\_IAP\\_05\\_2009\\_AREAS\\_PRIORITARAS.pdf](http://www.iap.pr.gov.br/arquivos/File/Legislacao_ambiental/Legislacao_estadual/RESOLUCOES/RESOLUCAO_SEMA_IAP_05_2009_AREAS_PRIORITARAS.pdf)> Acesso em 01.07.2016.

PARANÁ, 2011. Decreto Estadual 1562, 31 de maio de 2011. Declara de utilidade pública as áreas do Macro Zoneamento da Área do Porto Organizado de Paranaguá configurada como as áreas de expansão, para fins de intervenção em área de

Preservação Permanente – APP, onde serão instalados investimentos e obras de interesse público. Disponível em <[http://www.colit.pr.gov.br/arquivos/File/Legislacao/Decreto\\_1562\\_31\\_mai\\_2011.pdf](http://www.colit.pr.gov.br/arquivos/File/Legislacao/Decreto_1562_31_mai_2011.pdf)> Acesso em 02.08.2016.

PNUD, 2010, Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. [http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil\\_m/pontal-do-parana\\_pr](http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/pontal-do-parana_pr)> Acesso em: 23/09/2016.

PONTAL DO PARANÁ, 2007. Plano Diretor do Desenvolvimento Integrado de Pontal do Paraná, Pontal do Paraná, PR.

PORTO PONTAL, 2010. Carta 002/2010-PPPIE. Encaminhamento de complementações ao EIA para Licenciamento Ambiental do Terminal Portuário Porto Pontal. Curitiba- PR.

PORTO PONTAL, 2016. Disponível em <<http://portoportal.com.br/site/2016/04/16/parana-ganha-novos-investimentos-no-setor-portuario/>>. Acesso em: 03.09.2016

PORTOGENTE, 2016. Disponível em <<https://portogente.com.br/portopedia/78620-atribuicoes-e-metas-da-secretaria-de-portos>> Acesso em 13.09.2016.

PGE, 2008. Procuradoria Geral Do Estado Do Paraná, 2008. Ofício nº 1294/PGE. Curitiba – PR.

RENAI, 2016; Disponível em <<http://investimentos.mdic.gov.br/conteudo/index/item/449>> Acesso em 23.09.2016

SÁNCHEZ, Luis Enrique. Avaliação de impactos ambientais: conceitos e métodos, 2ª ed. São Paulo: Oficina de Textos, 2013

SCHERER-NETO, P. 1989. Contribuição a Biologia do Papagaio-de-cara-roxa *Amazona brasiliensis* (Linnaeus, 1758) (Psittacidae, Aves). Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Paraná, Curitiba – PR.

SEET, 2016. Secretaria de Esporte e Turismo do Estado do Paraná. Disponível em:<<http://www.turismo.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=64>> Acesso em: 23.09.2016.

SEP, 2014. Secretaria dos Portos. Disponível em <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/incentivos-fiscais>> Acesso em: 03/09/2016

SEP, 2016. Secretaria dos Portos. Disponível em <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/terminais-de-uso-privado>> Acesso em: 03/09/2016

SILVA, J.J, I, 2015. Uma Análise das Transformações do uso da terra pela implementação de um complexo portuário em Pontal do Paraná – PR. Dissertação de Mestrado em Geografia. Universidade Federal do Paraná, PR.

SIPINSKI, E. A. B. 2003. O Papagaio-de-cara-roxa (*Amazona brasiliensis*) na Ilha Rasa, PR – Aspectos Ecológicos e Reprodutivos e Relação com o Ambiental. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Paraná, Curitiba – PR.

SOS MATA ATLÂNTICA, 2016. Disponível em:< <https://www.sosma.org.br/nossa-causa/mar-e-costa/>> Acesso em: 10.09.2016.

SPATA, A.O., 2014. Cumulatividade e sinergia: Conceitos e desafios para avaliações de impactos e elaborações de planos de gestão no Brasil. Anais do 2º Congresso Brasileiro de Avaliação de Impacto, Ouro Preto, MG, p 584-589.

TCP, 2015. RESPOSTA AO PARECER 02001.000253/2015-93, Porto Pontal Paraná Importação e Exportação S.A. Pontal do Paraná – PR.

TCU, 2007. Tribunal de Contas da União. Cartilha de Licenciamento Ambiental. Disponível em < <http://portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portal/docs/2059156.PDF>> Acesso em 03.08.2016.

UNESCO, 2016. Reserva da Biosfera. Disponível em <<http://www.unesco.org/new/pt/brasil/natural-sciences/environment/biodiversity/biodiversity/>> Acesso em 13.09.2016

## ANEXO I



Planta Geral do Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná – TCPP, Projeto Conceitual. Fonte: AMB(2008)